

JACEK NAPIERAŁA

ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI
PRZEDSIĘBIORSTWA SKŁADOWEGO
ZA UTRATĘ, UBYTEK LUB USZKODZENIE TOWARU

Akty normatywne regulujące umowę składu¹, w części określającej zakres obowiązku odszkodowawczego, wyszczególniają tzw. „ograniczenia odpowiedzialności”, które często należą do zupełnie różnych kategoryalnie zjawisk. Mogą one dotyczyć:

- 1) zakresu odpowiedzialności, jako przesłanki powstania obowiązku odszkodowawczego;
- 2) zakresu samego obowiązku odszkodowawczego (a ściślej — określenia wysokości długu będącego elementem stosunku odszkodowawczego);
- 3) sposobu wykazania związku przyczynowego między niewykonaniem zobowiązania a powstałą szkodą oraz
- 4) określenia samej szkody.

W tej też kolejności będę analizował poszczególne sposoby „ograniczenia odpowiedzialności” wyznaczające zakres obowiązku odszkodowawczego przedsiębiorstwa składowego za utratę, ubytek lub uszkodzenie towaru.

Pomijam natomiast kwestię możliwości wpływania na zakres obowiązku odszkodowawczego przez dopuszczalną (w ramach umowy składu) modyfikację treści długu zasadniczego stosunku zobowiązaniowego. Przedstawienie tego zagadnienia wymagałoby bowiem uprzedniego szczegółowego wyjaśnienia pojęcia typu umowy składu.

I

Zgodnie z art. 471 k.c. przedsiębiorstwo składowe będzie ponosiło odpowiedzialność, gdy nienależyte wykonanie zobowiązania będzie następstwem okoliczności, za które ono odpowiada. Krąg zdarzeń powodujących odpowiedzialność tego przedsiębiorstwa może być różny w zależności od treści

¹ Np. Ogólne warunki umów składu w chłodniach składowych pomiędzy jgu — zarządzenie MPSiS (MP nr 54, poz. 292). Skrót: o.w.skł.; Regulamin składowania w polskich morskich portach handlowych z 10 I 1968 r. (nie opubl.) — Reg. skł.; Tymczasowy regulamin świadczenia usług magazynowych przez Państwowe Magazyny Usługowe w Warszawie z 16 VII 73 r. (nie opubl.) — Reg. PMU; Regulamin współpracy między Przedsiębiorstwem Magazynowania Towarów Handlu Zagranicznego w zakresie składowania i związanych z tym usług z 26 X 65 r. (Dz. U. MHZ nr 23, poz. 137) — Reg. współpracy. Obecnie działalność MAGHAZET przejął C. Hartwig.

konkretnego stosunku zobowiązaniowego. Określenie granic odpowiedzialności przybiera różne formy dające się sprowadzić do dwóch grup.

a) Określenie zakresu odpowiedzialności jako przesłanki obowiązku odszkodowawczego przez operowanie stopniem winy, za jaki przedsiębiorstwo składowe ma ponosić odpowiedzialność;

b) Określenie zakresu odpowiedzialności przedsiębiorstwa składowego poprzez wskazanie (jako okoliczności, za które nie ponosi ono odpowiedzialności) pewnych stanów faktycznych będących przyczyną powstania szkody.

Ad a) Przedsiębiorstwo składowe generalnie odpowiedzialne jest za niezachowanie należytej staranności, którą, gdy zobowiązanie dotyczy mienia społecznego określa się przy uwzględnieniu obowiązku szczególnej jego ochrony.

Biorąc pod uwagę dyrektywę art. 473 § 2 k.c. można powiedzieć, iż operowanie stopniem winy przy wyznaczaniu zakresu odpowiedzialności jest możliwe w granicach: od jej zwężenia do granic winy umyślnej do jej rozszerzenia przez przyjęcie odpowiedzialności za przypadek. O sytuacji, gdy przedsiębiorstwo składowe odpowiada tylko w wypadku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa mówi np. art. 856 § 1 k.c. To ograniczenie odpowiedzialności dotyczy okoliczności, gdy szkoda spowodowana utratą, ubytkiem lub uszkodzeniem towaru przekracza zwykłą jego wartość.

Zasadniczo za brak winy czyli przypadek (w obrocie społecznym — wypadek losowy) przedsiębiorstwo składowe nie ponosi odpowiedzialności. W drodze czynności prawnej może ono oczywiście przyjąć odpowiedzialność za ewentualną szkodę powstałą na skutek przypadkowego niewykonania zobowiązania. Przepisy natomiast rozszerzają odpowiedzialność tego przedsiębiorstwa poza granice przypadku w razie zaistnienia tzw. przypadku mieszanego, a więc w sytuacji, gdy przypadkowa utrata, ubytek lub uszkodzenie towaru nastąpiło, ponieważ przedsiębiorstwo nienależycie wykonywało swoje obowiązki. Z zastrzoną więc odpowiedzialnością musi się jednostka ta liczyć, gdy bez zgody składającego i bez koniecznej potrzeby: a) używa składowanej rzeczy, b) zmienia miejsce lub sposób jej przechowania, c) oddaje rzecz na przechowanie innej osobie oraz d) w razie zwłoki w wydaniu towaru.

Za osoby, z których pomocą przedsiębiorstwo składowe wykonuje zobowiązanie oraz którym wykonanie zobowiązania powierza odpowiada jak za własne działania i zaniechania. Odpowiedzialność ta uzależniona jest od winy tych osób; dla określenia stopnia zawinienia należy jednak stosować miernik staranności obowiązujący przedsiębiorstwo składowe przy samodzielnym wykonaniu zobowiązania. W stosunku do tej ogólnej reguły (kreującej w tym zakresie zasadę ryzyka) ustawodawca czyni odstępstwo w art. 840 k.c.² stanowiąc, iż w sytuacji, gdy przedsiębiorstwo składowe

² Zakładam, że przepisy k.c. odnoszące się do umowy przechowania spełniają warunki, by można je stosować analogicznie do umowy składu.

będzie zmuszone oddać towar innej jednostce na przechowanie oraz gdy o tym gdzie i u kogo towar złożyło zawiadomi niezwłocznie składającego, odpowiadać będzie tylko za brak należytej staranności w wyborze następcy.

Ad b) Pośród stanów faktycznych, których powołanie w przepisach o umowie składu służy ograniczeniu odpowiedzialności przedsiębiorstwa składowego na uwagę zasługują przede wszystkim: wadliwe opakowanie towaru, wady towaru, właściwości towaru, a także fakt zatajenia przez składającego właściwości fizycznych i chemicznych towaru.

Problematyka właściwego opakowania towaru poruszana jest przede wszystkim w literaturze prawa przewozowego³. Obok pewnych różnic np. w zakresie celu, sposobu czy rodzaju opakowania istnieje szereg problemów wspólnych odnoszących się zarówno do opakowań towarów przewożonych jak i składowanych.

Wyłączenie odpowiedzialności za szkody powstałe na skutek niewłaściwego lub niedostatecznego opakowania towaru przewiduje wyraźnie Reg. skł. w § 58 ust. 2. Charakterystyczny jest także np. przepis DKP stwierdzający, że kolej może odmówić przyjęcia ładunku do przewozu w opakowaniu, które niedostatecznie go chroni lub grozi uszkodzeniem innych przesyłek. Krytykę takiego uregulowania podniósł J. Okolski, który powołując się na literaturę radziecką stwierdza, że „dla lepszej ochrony mienia społecznego powinien istnieć zakaz przyjmowania do przewozu ładunków, których opakowanie jest niedostateczne”⁴. Ta niewątpliwie słuszna teza w odniesieniu do urnowy składu może być zmodyfikowana w ten sposób, że przedsiębiorstwo składowe może przyjąć towar w wadliwym lub niedostatecznym opakowaniu, o ile zarazem podejmie się we własnym zakresie, niezależnie od składowania, świadczenia odpłatnych usług polegających na naprawianiu opakowań, pakowaniu, przepakowywaniu towaru itp. Na możliwość podejmowania się wykonywania tego rodzaju czynności wskazują szczegółowe przepisy (czy nawet art. 386 k.c.) z tym, że praktyczna ich realizacja jest oczywiście uzależniona od aktualnych mocy przerobowych danego przedsiębiorstwa.

Wada rzeczy jako okoliczność wyłączająca odpowiedzialność przedsiębiorstwa składowego występuje w regulaminie składowania w § 58 ust. 7. Mówiąc o zwolnieniu przedsiębiorstwa od odpowiedzialności w wypadku wad towaru mamy na myśli odpowiedzialność zarówno za samą, uprzednio istniejącą wadę, jak i za inne szkody, których ta wada jest przyczyną.

Od wady rzeczy należy odróżnić jej naturalne właściwości „mogące spowodować całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie, np. przez

³ Ze względu na redakcyjne podobieństwo przepisów dotyczących umowy składu z przepisami prawa transportowego, weryfikację niektórych ustaleń będą dokonywał także na podstawie tych przepisów.

⁴ J. Okolski, *Odpowiedzialność kolei za szkody w przesyłkach*, Warszawa 1972, s. 75.

połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, nadzwyczajny wyciek, rozsypanie itp."⁵ Tak np. Reg. PMU w ust. 9 postanowień ogólnych stanowi, że PMU „nie odpowiadają za pogorszenie rzeczy w okresie przechowywania [...], jeżeli zmiany zachodzące w rzeczach, stwierdzone organoleptycznie, mogły być uznane za normalne procesy zachodzące w danym rodzaju rzeczy". Także zgodnie z § 58 ust. 1 Reg. skł. „składownik nie odpowiada w szczególności za szkody spowodowane właściwościami naturalnymi (fizycznymi, chemicznymi) towaru". Z podobnymi problemami można spotkać się w prawie przewozowym. Należy jednak przestrzec przed dosłownym, mechanicznym przenoszeniem wypracowanych przez prawo przewozowe kryteriów zwolnienia od odpowiedzialności przewoźnika z powodu naturalnych właściwości towaru do stosunku wynikającego z umowy składu. Masowe przemieszczanie towarów za pomocą różnych środków transportowych w wysokim stopniu uprawdopodobnia możliwość występowania określonych szkód spowodowanych właściwościami danego towaru. Zamieszczenie w tej sytuacji w umowach przewozu klauzuli o właściwości towaru jako okoliczności wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika uzasadnione jest równomiernym rozłożeniem ryzyka występowania określonej szkody na obie strony umowy. Przyjęcie bowiem np. przez kolej ryzyka ponoszenia odpowiedzialności za tego typu szkody mogłoby doprowadzić do zmniejszenia globalnej ilości przewożonych towarów (przewoźnik musiałby dokonywać specjalnych, czasochłonnych środków ostrożności) oraz do znacznego podrożenia kosztów transportu. Przy składowaniu natomiast tylko wyjątkowo mamy do czynienia z procesem przemieszczania towarów. Innego też typu właściwości towaru mogą prowadzić do jego zmian. Oczywiście nie chodzi tu o każdą zmianę spowodowaną właściwością towaru, lecz o taką, która powoduje określoną szkodę. W szczególności nie dotyczy to zmian pożądaných, oczekiwanych, jak np. dojrzewanie owoców czy starzenie się wina. Podkreślić także należy, że przedsiębiorstwo składowe (w przeciwieństwie do przedsiębiorstw transportowych) obowiązane jest do przeprowadzania odpowiednich czynności konserwacyjnych, które m. in. mają zapobiegać konsekwencjom naturalnych właściwości rzeczy, przy czym norma wyznaczająca ten obowiązek ma charakter bezwzględnie obowiązujący (art. 854 § 1 k.c.).

Wiele przepisów nakazuje składającemu przekazywanie przedsiębiorstwu składowemu informacji dotyczących stanu składowanego towaru jak i danych o niezbędnych warunkach jego przechowywania. Tak np. zgodnie z § 18 Reg. skł. składający obowiązany jest w tzw. zleceniu złożenia podać „szczególne właściwości towaru i dodatkowe dane, o ile towar wymaga specjalnych warunków składowania oraz wszelkie inne dane niezbędne dla prawidłowego wykonania zlecenia". Podobne uregulowanie zawiera § 13

⁵ Art. 96 ust. 1 pkt 4 DKP.

Reg. współpracy, zgodnie z którym składający obowiązany jest podać „specjalne właściwości towaru oraz wymagane warunki składowania”.

Niewykonanie tego obowiązku przez składającego spowodować może, że będzie on ponosił konsekwencje powstałe z tego tytułu (np. § 15 Reg. współpracy). Wyraźnie stwierdza to także § 59 Reg. skł.: „Jeżeli składający przy złożeniu towaru na skład nie podał składownikowi właściwej nazwy towaru lub jego specyficznych właściwości fizycznych i chemicznych, nie może on dochodzić w stosunku do składownika roszczenia o wynikłe stąd szkody lub straty, natomiast odpowiada za szkody wyrządzone składownikowi lub osobom trzecim”.

Z omawianą kategorią okoliczności powodujących w konsekwencji ograniczenie obowiązku odszkodowawczego (wadliwe opakowanie, wada itd.) wiąże się pytanie: czy okoliczności te muszą być przez składającego zawinione? W odniesieniu do tej kwestii w literaturze przewozowej używa się pojęcia „wina nadawcy” (lub odbiorcy). W większości wypadków przyjmuje się przy tym, iż „warunkiem zwolnienia [...] od odpowiedzialności jest przypisanie z a w i n i o n e g o (podkr. J. N.) działania lub zaniechania działania osobie uprawnionej”⁶.

Osobiście opowiadam się za poglądem, że omawiane wyżej okoliczności wyłączają odpowiedzialność przewoźnika czy też przedsiębiorstwa składowego n i e z a l e ż n i e od tego, czy są zawinione przez drugą stronę umowy, czy też nie⁷. Składający nie może się więc bronić twierdzeniem, że nie ponosi winy za nieujawnienie specyficznych właściwości towaru, jego złe opakowanie itd., istotny bowiem jest sam fakt wystąpienia którejs z tych okoliczności. W odniesieniu do umowy przewozu przekonująco uzasadnia to H. Piekarczyk podając przykład: „Hurtownia nadająca do przewozu towary w nienaruszonym opakowaniu zbiorczym producenta nie może powoływać się wobec przewoźnika, że nie wiedziała, iż opakowanie tylko pozornie było wystarczające. Podobnie nadawca płynu w balonie nie może podnosić zarzutu, że balon miał wadę produkcyjną (np. niedostrzeżalne przy normalnych oględzinach pęcherzyki powietrza w szkole). A przecież w obu tych — i w wielu podobnych przypadkach nadawca nie ponosi winy”⁸.

Również przedsiębiorstwo składowe powinno być w takiej sytuacji zwolnione od odpowiedzialności. Nie może ono bowiem ponosić ryzyka związanego z niewykonaniem obowiązków ciążących na składającym nawet wówczas, gdy niewykonanie to jest przypadkowe (nie jest zawinione).

⁶ Z. Mika, *Terminy wykonania umów przewozu przesyłek*, Warszawa 1969, s. 147.

⁷ Taki pogląd w doktrynie polskiej lansuje H. Piekarczyk, „*Wina*” nadawcy a staranność przewoźnika jako czynniki decydujące o odpowiedzialności za szkodę w przewożonym ładunku, *Prace prawnicze UŚ zes. III*, Katowice 1972, s. 71 i nast.

⁸ *Ibidem*, s. 70.

II

Zakres odpowiedzialności, a więc krąg okoliczności, za które na mocy ustawy lub na podstawie umowy dłużnik ponosi odpowiedzialność, należy odróżnić od zakresu obowiązku odszkodowawczego⁹, którego ograniczenie może przybrać różną postać¹⁰.

Dla określenia świadczenia odszkodowawczego wynikającego z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy składu zasadnicze znaczenie ma przepis art. 856 k.c., zgodnie z którym: „Odszkodowanie za utratę, ubytek lub uszkodzenie towarów w czasie od ich przyjęcia na skład aż do wydania ich osobie uprawnionej nie może przewyższać zwykłej wartości towarów [...]”. Należy jednak, gwoli ścisłości, podkreślić, iż nie mamy tu do czynienia ze sposobem ograniczenia odpowiedzialności, lecz ze sposobem ograniczenia długu jako elementu odszkodowawczego stosunku zobowiązaniowego.

W stosunku do całkowitej kompensacji szkody, jako granicy długu odszkodowawczego, cytowany przepis wprowadza dwa rodzaje ograniczeń:

a) z jednej strony granicą jest wartość towaru, który uległ utracie, ubytkowi lub uszkodzeniu,

b) z drugiej strony natomiast granicę tę wyznacza przyjęty miernik wartości towaru — w tym przypadku mianowicie jego wartość zwykła.

Ad a) Podobne ograniczenie znajduje się w przepisach dotyczących umowy przewozu i spedycji (art. 788 § 1 i 801 § 1 k.c.). Przepisy te nie mówią jednak o wartości towaru lecz przesyłki, który to termin w prawie przewozowym używany jest przy określaniu przedmiotu przewozu objętego jednym dokumentem przewozowym oraz jedną umową przewozu.

Przy obliczaniu wysokości odszkodowania może pojawić się problem, gdy przesyłka składa się z kilku przedmiotów, a tylko niektóre z nich uległy uszkodzeniu. Czy w takiej sytuacji jako górną granicę odszkodowania przyjmować wartość całej przesyłki, czy też wartość tych elementów, które uległy uszkodzeniu?

W odniesieniu do umowy składu sprawa ta jest mniej skomplikowana, gdyż, jak już wspomniałem, ograniczenie wysokości odszkodowania odnosi się do wartości towaru, a nie przesyłki. Ale i tu mogą powstać wątpliwości o jaki element zbioru rzeczy oddanych na skład chodzi. Czy o cały składowany przez jednego klienta towar, czy o którąś wydzieloną jednostkę ładunkową, czy wreszcie o poszczególne sztuki towaru lub nawet jego części? Wątpliwości zwiększają się, gdy każdy z tych przykładowo wymienionych elementów będzie się rozpatrywać z osobna. Na przykład, wydzielona jednostka ładunkowa, służąca celom przechowywania może

⁹ Tak słusznie G. Domański, *Z problematyki podstawowych założeń odpowiedzialności cywilnej dłużnika (art. 471 k.c.)*, RPEiS 1973, nr 2, s. 130, przypis 4.

¹⁰ Co do form ograniczeń patrz przede wszystkim W. Warkało, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, Warszawa 1972, s. 121 i nast.

zawierać drobne ilości opakowanego towaru, może zawierać większą ilość towaru zgrupowanego na palecie, czy też może służyć do „formowania zwielokrotnionych ładunków w celu ułatwienia i usprawnienia składowania”¹¹, jak to jest w wypadku kontenerów zawierających z reguły bardzo wartościowy ładunek.

Ponadto, w przeciwieństwie do przepisów o umowie przewozu czy spedycji, szczegółowe regulacje prawne odnoszące się do umów składu nie zawierają żadnych dyrektyw odnośnie sposobu obliczania wartości uszkodzonego towaru. W omawianej kwestii przekonywające wydaje się stanowisko M. Sośniaka¹², które moim zdaniem można odnieść także do ustalania wysokości odszkodowania przy umowie składu. Autor ten rozważa sytuację, gdy z jednej strony przedmioty będące elementami przesyłki mają charakter samodzielny, niezależny od innych, a z drugiej strony sytuację, gdy poszczególne przedmioty stanowią część składową całości lub jej przynależność, a więc gdy uszkodzenie jednego elementu przesyłki ma wpływ na wartość całości. W pierwszym wypadku granicę odszkodowania „stanowi kwota należna w razie zaginięcia tej części przesyłki, na którą składają się przedmioty uszkodzone”¹³, w drugim — wartość całej przesyłki.

Należy więc przyjąć, że ograniczenie odszkodowania przewidziane w art. 856 § 1 k.c. odnosi się do takiej części składowanego towaru, która może być wyodrębniona i stanowić, niezależnie od reszty, samodzielną ekonomiczną wartość użytkową czy handlową.

Ad b) Tzw. „zwykłą wartość” towaru wyznaczają następujące elementy:

- czas, który bierzemy pod uwagę przy ustalaniu tej wartości,
- miejsce, w którym obowiązujące ceny będą tę wartość wyznaczały,
- kryteria wartość tę wyznaczającą (elementy ceny towaru).

Czas, który należy brać pod uwagę przy obliczaniu wartości towaru w celu określenia górnej granicy odszkodowania, zdaniem moim, powinien odpowiadać w każdym razie czasowi przyjętemu przy ustalaniu wysokości samego odszkodowania. Ustalenie zaś tego ostatniego może być różne np. czas zawarcia umowy, czas jej wykonania, czas w chwili powstania szkody, w chwili ustalania odszkodowania, czy jeszcze inny.

Zgodnie z regułą kodeksową (art. 363 § 2): „Jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili”. Tak więc wartość towaru z chwilą ustalenia odszkodowania (a ściślej z chwilą zamknięcia danej rozprawy — art. 316 k.p.c.) decyduje zarówno

¹¹ Ust. 1 załącznika do zarządzenia Min. Kom. z 15 II 75 (DTiZK 4, poz. 18).

¹² M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974, s. 156 i 157.

¹³ *Ibidem*, s. 157.

o określeniu wysokości samego odszkodowania jak i, zgodnie z przyjętym wyżej założeniem, o określeniu jego granicy.

Odstępstwo od tej zasady może mieć miejsce jedynie wówczas, gdy szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. Te szczególne okoliczności mogą być określone przez przepisy szczegółowe (np. art. 100 ust. 2 pkt DKP, § 29 ust. 2 pkt 3 regul. samochodowego, § 41 ust. 3 reg. PSK czy art. 157 § 2 kodeksu morskiego). Przepisy dotyczące umowy składu nie zawierają szczegółowych uregulowań tej kwestii.

Jeśli chodzi o inne „szczególne okoliczności”, które organ orzekający wziąć pod uwagę wyznaczając chwilę miarodajną dla określenia wartości towaru, to doktryna¹⁴ przytacza fakt nabycia przez poszkodowanego tej samej lub podobnej rzeczy w celu pokrycia własnej szkody. Jeżeli więc składający w tym celu nabędzie towar przed wydaniem orzeczenia, to organ orzekający winien uwzględnić cenę, po której ten towar został nabyty, zarówno przy ustalaniu wysokości odszkodowania jak i jego granicy.

W związku z tym pozostaje jeszcze do ustalenia, czy jednostka poszkodowana (w naszym wypadku składający), jest z o b o w i ą z a n a do zmniejszania skutków powstałej szkody. A. Szpunar twierdzi, że „na postawione pytanie nie można [...] udzielić odpowiedzi twierdzącej. Tylko w wyjątkowych wypadkach będziemy wymagać od poszkodowanego postawy aktywnej, mianowicie podjęcia odpowiednich kroków ażeby przeciwdziałać zwiększeniu się szkody (por. zresztą art. 362 k.c.). Wówczas o wysokości odszkodowania decydować będzie np. chwila, w której poszkodowany mógł korzystniej nabyć nową rzecz w miejsce zniszczonej lub utraconej”¹⁵.

Teza ta w odniesieniu do obrotu uspołecznionego winna być, moim zdaniem, zmodyfikowana w tym sensie, że poszkodowana j.g.u. jest zawsze zobowiązana do zmniejszania skutków powstałej szkody (a więc m. in. przez usunięcie uszkodzenia we własnym zakresie, bez czekania na ustalenie szkody), chyba że przepis lub czynność prawna tego zabraniają. Wykonanie tego obowiązku powinno być oceniane pod kątem obowiązującej te jednostki staranności. W przypadku zawinionego zaniedbania jego wykonania, dla ustalenia wysokości odszkodowania i jego granicy, miarodajna może być cena obowiązująca w czasie, gdy składający mógł korzystniej nabyć rzecz czy usunąć uszkodzenie we własnym zakresie.

Przyjmuję, że w obrocie krajowym „miejsce” jako element ustalenia ceny mającej służyć do obliczania wysokości odszkodowania i jego granicy (zwykłej wartości towaru) nie ma istotnego znaczenia. Obowiązujące bowiem ceny odnoszą się z reguły do całego terytorium państwa.

¹⁴ Zobacz Kodeks cywilny. Komentarz, T. II, s. 883. Por. także A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania w prawie cywilnym*, Warszawa 1975, s. 153.

¹⁵ A. Szpunar, op. cit., s. 154.

Omawianie elementów składających się na określenie ceny towaru w danym miejscu i czasie odbiegałoby zbyt od przyjętego w tytule tematu rozważań. Zasygnalizuję więc tylko kilka ustaleń:

— ceny towaru wyznaczające jego wartość mogą być różne w zależności od fazy obrotu towarowego, w jakiej dana rzecz znajduje się;

— koszty składowania, które mogą określać wysokość odszkodowania nie powinny być brane pod uwagę przy wyznaczaniu granicy tego odszkodowania;

— za podstawę ustalania odszkodowania i jego granicy mogą służyć ceny wolnorynkowe (jeżeli mają charakter legalny). Zachowało aktualność orzeczenie SN z dnia 5 II 1954 r. wyjaśniające, że ceny rynkowe to ceny „kształtujące się na podstawie swobodnego porozumienia sprzedawców i nabywców w ramach dozwolonego obrotu”¹⁶;

— tzw. wartość zadeklarowana przez składającego może mieć znaczenie jako domniemanie zwykłej wartości przesyłki. Domniemanie to może być każdorazowo przez przedsiębiorstwo składowe obalone;

— przy ustalaniu wartości nie należy uwzględniać tzw. wartości szczególnej wyróżnianej ze względu na znaczenie jakie przedstawia dla poszkodowanego z uwagi na szczególnie korzystny sposób jej użycia, jak i tzw. wartości z upodobania.

Blżej natomiast chciałbym ustosunkować się do kwestii związku omawianego ograniczenia odszkodowania z ograniczeniem odszkodowania do tzw. *damnum emergens*.

Stanowisko doktryny w tej kwestii nie jest jednolite, choć w większości wypadków ograniczenie do zwykłej wartości towaru utożsamia się z ograniczeniem odszkodowania do *damnum emergens*. Podkreślić jednak należy, że wypowiedzi doktryny dotyczą w zasadzie tylko prawa transportowego. Ograniczenie odszkodowania jest tam niemal identycznie sformułowane jak przy umowie składu — należy jednak pamiętać, iż w omawianej sytuacji odnosi się ono do zupełnie innej fazy obrotu.

Tak np. J. Rajski powołując się na *ratio legis* tego uregulowania wyklucza możliwość dochodzenia od spedytora odszkodowania przewyższającego stratę, którą poszkodowany poniósł. Zwraca jednak uwagę, że do odmiennego wniosku prowadzi interpretacja językowa omawianego przepisu¹⁷.

Inaczej, w odniesieniu do tej umowy, twierdzą na gruncie kodeksu handlowego z 1934 r. autorzy komentarza do tej ustawy¹⁸.

Niezdecydowane stanowisko w tej kwestii zajmuje W. Górski twierdząc

¹⁶ Tak *Kodeks cywilny. Komentarz*, Tom II, s. 883. Na aktualność tego orzeczenia zwraca uwagę także A. Szpunar, op. cit., s. 155.

¹⁷ J. Rajski, *Umowa spedycji w ujęciu kodeksu cywilnego*, *Studia Cywilistyczne*, Tom XVII, s. 131.

¹⁸ T. Dziurzyński, Z. Fenichel, M. Honzatko, *Kodeks handlowy. Komentarz*, Kraków 1936, s. 935.

z jednej strony, iż „bezsporne wydaje się wyłączenie w przepisach k.c. roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika z tytułu *lucrum cessans*”¹⁹, a z drugiej strony, iż „spedytor będzie jednak odpowiadał na zasadach ogólnych, a więc zarówno za szkodę efektywnie poniesioną (*damnum emergens*), jak i za utracony zysk (*lucrum cessans*)”²⁰.

Zdaniem M. Sośniaka ograniczenie odszkodowania przewoźnika jest wynikiem zapewnienia równowagi finansowej tych przedsięwzięć. Twierdzi on, iż „wynagrodzenie szkody w całej pełni według tradycyjnych zasad przyjętych na terenie prawa cywilnego, podrożyłoby koszty przewozu, zmuszając przewoźnika do wkalkulowania w te koszty zwiększonych kwot odszkodowań. Zarazem też wprowadzenie możliwości pokrywania także i *lucrum cessans* skomplikowałaby procesy o szkody przewozowe ogromnym materiałem dotyczącym owych „utraconych zysków”, które użytkownicy transportu zapewne doliczaliby do każdej sprawy”²¹.

Odmienne stanowisko zdaje się reprezentować Z. Mika²². Słusznie moim zdaniem twierdzi, iż utraconego zysku (obok takich elementów jak cena nabycia nowej rzeczy, wartość szczególna itp.) nie należy uwzględniać przy ustalaniu „zwykłej wartości rzeczy”. Odnosi się to jednak do określania granicy ograniczenia odszkodowania, a nie do obliczania samej jego wysokości. Tak chyba bowiem można interpretować jego wypowiedź: „Przepis art. 788 § 1 (wypowiedź odnosi się do umowy przewozu — uwaga J. N.) należy stosować w ten sposób, że odszkodowanie oblicza się najpierw według zasad ogólnych (podkr. J. N.); gdyby tak obliczone odszkodowanie było wyższe od zwykłej wartości rzeczy, przewoźnik uprawniony jest do ograniczenia kwoty odszkodowania od wysokości tej wartości”²³.

Osobiście uważam, że ograniczenie odszkodowania do zwykłej wartości towaru (art. 856 § 1 k.c.) nie ma nic wspólnego z podziałem odszkodowania na kompensujące stratę lub utracone korzyści. Podział na *damnum emergens* i *lucrum cessans* związany jest z ustaleniem szkody majątkowej, służącej za podstawę do obliczenia odszkodowania. Wytyczona zaś w art. 856 § 1 k.c. granica umożliwia tylko porównanie ustalonej kwoty z kwotą, której miarą jest „zwykła wartość” towaru, podobnie jak czyni to kwotowe ograniczenie odszkodowania²⁴.

Ustalona kwota odszkodowania ograniczona do zwykłej wartości uszkodzonego towaru może więc z jednej strony obejmować zarówno poniesioną stratę, jak i utraconą korzyść, z drugiej nato-

¹⁹ W. Górski, *Umowa przewozu*, Warszawa 1972, s. 255.

²⁰ W. Górski, *Prawo przewozowe*, Warszawa 1973, s. 146.

²¹ M. Sośniak, op. cit., s. 148.

²² Z. Mika, *Kodeks cywilny. Komentarz*, Tom II, s. 1610.

²³ Ibidem, s. 1610.

²⁴ Jak np. w prawie lotniczym.

miast strony nie zawsze musi pokryć samą stratę jaką składający poniósł.

Wyjaśnić to można na przykładach:

Przykład I. W przedsiębiorstwie składowym jest przechowywany towar, którego „zwykła wartość” wynosi 10 tys. zł. Towar ten przechowuje składający z zamiarem dalszej odsprzedaży z zyskiem 3 tys. zł. Na skutek wadliwego przechowania towar ten uległ uszkodzeniu, a wyliczona strata, którą w związku z tym składający poniósł wynosi 8 tys. zł. Dla wyrównania pełnej szkody powinien on otrzymać 11 tys. zł. Otrzyma jednak tylko 10 tys., gdyż tyle wynosi zwykła wartość towaru, który uległ zniszczeniu.

Przykład II. W przedsiębiorstwie składowym przechowywany jest towar (np. silniki), którego zwykła wartość wynosi 10 tys. zł. Na skutek wadliwego przechowywania towar uległ uszkodzeniu, a wyliczona szkoda z tego tytułu wynosi 3 tys. (np. koszty naprawy wspomnianych silników). W związku z usuwaniem skutków uszkodzenia składający spóźnił się z wykonaniem umowy dostawy i z tego tytułu musiał zapłacić karę umowną w wysokości 8 tys. zł. Strata jaką poniósł składający wynosi 11 tys. Odszkodowanie jakie otrzyma będzie wynosiło jednak 10 tys., a więc poniżej wartości szkody, gdyż tyle wynosi zwykła wartość towaru wyznaczająca górną granicę odszkodowania.

Proponowane rozwiązanie uważam za słuszne z następujących powodów:

1) Przede wszystkim do takiego wniosku prowadzi literalna wykładnia przepisów. Ustawodawca chcąc ograniczyć odpowiedzialność przedsiębiorstwa składowego do *damnum emergens* zrobiłby to z pewnością wyraźnie, jak np. w art. 438 k.c., gdzie mówi o możliwości żądania przez dłużnika tylko „poniesionych strat” modyfikując tym samym ogólną regułę z art. 361 § 2 k.c. Podobne przykłady można znaleźć w przepisach pozakodeksowych, jak np. w § 18 ust. 1 o.w.p.p. czy § 39 o.w.r.i. (M.P. nr 14 z 1974 r., poz. 94), w których mówi się wyraźnie, że „odszkodowanie nie obejmuje utraconych korzyści, które poszkodowany mógłby osiągnąć, gdyby nie wyrządzono szkody”.

2) Przytaczane w literaturze prawniczej argumenty na rzecz stosowania wykładni funkcjonalnej dotyczą, jak już zwracałem uwagę, procesu transportowego. Zakładając nawet trafność tej argumentacji należy zauważyć, że nie zawsze jest ona adekwatna przy analizie stosunku zobowiązaniowego powstałego w wyniku niewykonania umowy składu. Przede wszystkim wykonanie umowy przewozu ma na celu przemieszczenie towaru i w związku z tym przewoźnik nie ma faktycznej możliwości otaczania go taką opieką jak przedsiębiorstwo składowe. Ryzyko uszkodzenia towaru podczas przechowania, gdy pieczę nad nim sprawuje zawodowa, specjalnie do tego powołana jednostka, jest dużo mniejsza niż w przypadku umów przewozu czy spedycji. Dlatego też odpada chyba argument,

że ewentualne ponoszenie odpowiedzialności także za utraconą korzyść przez składającego (do granicy zwykłej wartości towaru) mogłoby zachwiać równowagę finansową przedsiębiorstw składowych czy też w znacznym stopniu podrożyć koszty składowania.

3) Sam fakt ograniczenia odpowiedzialności do „zwykłej wartości towaru” oraz wyżej proponowane pojmowanie treści tego ograniczenia (a więc przy uwzględnieniu rynkowej ceny tylko tej części towaru, która została uszkodzona) powoduje, iż sytuacja przedsiębiorstwa składowego jest korzystna.

III

W tym miejscu chciałbym zwrócić uwagę na możliwość nie tyle ograniczenia zakresu obowiązku odszkodowawczego, co uniknięcia odpowiedzialności (czy zmniejszenia jego skutków) przez określenie sposobu wykazywania przez przedsiębiorstwo składowe braku związku przyczynowego między jego zachowaniem a niewykonaniem zobowiązania. Chodzi tu nie o związek między niewykonaniem zobowiązania a szkodą lecz o związek przyczynowy objęty domniemaniem art. 471 k.c.

Przy przyjęciu, że przedsiębiorstwo składowe w zakresie odpowiedzialności kontraktowej odpowiada na zasadzie winy, do zwolnienia od odpowiedzialności wystarczy wykazanie jej braku. W obrocie uspołecznionym należy także brać pod uwagę reguły dowodowe zawarte w znanej uchwale Kolegium Arbitrażu — 2/58²⁵. Uchwała ta, choć nie wprowadza odpowiedzialności kontraktowej opartej na zasadzie ryzyka, ogranicza jednak możliwość ekskulpacji j.g.u. Ograniczenie to polega na „nałożeniu na dłużnika ciężaru dowodu, obejmującego wykazanie nie tylko należytej staranności, ale także konkretnej przyczyny (podkr. J. N.) powstania szkody, uniemożliwiającej spełnienie świadczenia²⁶. Tak np. „do zwolnienia się przez przedsiębiorstwo składowe od odpowiedzialności za rzecz zaginioną nie wystarczy np. udowodnienie, że okna składu były zakratowane, że straż czuwała, itp., skoro pozostaje nie wyjaśnione, w jaki sposób rzecz zniknęła”²⁷.

I tu dochodzimy do istoty interesującego nas zagadnienia. Następną bowiem z możliwości ograniczenia zakresu obowiązku odszkodowawczego może być rozluźnienie rygorów dowodowych w zakresie sposobu wykazywania przez przedsiębiorstwo braku winy. Np. Projekt nowego regulaminu świadczenia usług magazynowych przez PMU²⁸, w § 21 ust. 1

²⁵ Aktualność tej uchwały uznaje zarówno orzecznictwo arbitrażowe jak i doktryna. Por. W. Warkało, op. cit., s. 248, przypisy 11 i 12.

²⁶ G. Domański, op. cit., s. 143.

²⁷ Przykład taki podaje W. Warkało, op. cit., s. 238, przypis 13.

²⁸ Projekt ten został zaaprobowany przez odpowiedni resort.

wylicza okoliczności, za jakie przedsiębiorstwo nie odpowiada. Następnie w ust. 2 znajduje się stwierdzenie: „Jeżeli z okoliczności danego przypadku wynika, że szkoda mogła wyniknąć (podkr. J. N.) z przyczyn wymienionych w ust. 1 istnieje domniemanie, że szkoda wynikła z tych przyczyn, dopóki usługobiorca nie udowodni innej przyczyny uzasadniającej odpowiedzialność PMU”. Przedsiębiorstwo nie będzie więc musiało udowodniać związku między określonymi zdarzeniami a niewykonaniem zobowiązania, które doprowadziło do szkody, lecz wystarczy, że związek ten u p r a w d o p o d o b n i. Reguła ta jednak odnosi się tylko do zdarzeń tak satywnie wyliczonych (ust. 1 § 21).

W sytuacji zatem, gdy rzeczywista przyczyna niewykonania zobowiązania nie będzie znana (składający nie potrafi jej udowodnić), a będzie w jakimś stopniu prawdopodobne, że przyczyną tą może być któreś z wymienionych zdarzeń — przedsiębiorstwo nie będzie ponosiło odpowiedzialności. Istota tej kategorii „okoliczności wyłączającej odpowiedzialność” polega więc tylko na pewnym u ł a t w i e n i u d o w o d o w y m dla przedsiębiorstwa składowego. Ułatwienie to sprowadza się do ustanowienia wzruszalnego domniemania istnienia związku przyczynowego między określonymi zdarzeniami a niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem zobowiązania wynikającego z umowy składu.

IV

W przepisach tytułu XXX k.c. interesujący przy ustalaniu w y s o k o ś c i szkody jest przede wszystkim przepis art. 854 § 2: „Przedsiębiorstwo składowe nie ponosi odpowiedzialności za ubytek nie przekraczający granic ustalonych we właściwych przepisach, a w braku takich przepisów — granic zwyczajowo przyjętych”.

Przez ubytek naturalny należy rozumieć zmniejszenie masy (ciężaru) lub wymiaru artykułów, które mogą być spowodowane: a) zachodzącymi procesami biochemicznymi odnoszącymi się do zmian wewnętrznych zachodzących w składowanych towarach, prowadzącymi zarówno do zmian ilościowych jak i jakościowych; b) na skutek procesów fizycznych (wysychanie, rozkurz, przyleganie do ścian opakowania, wsiąkanie w opakowanie, zanikanie na skutek nieuszczelności opakowania czy wysokiej temperatury, rozlew); c) czynnościami manipulacyjnymi, np. przyjmowaniem, wydawaniem, przemieszczaniem, rozważaniem itp.²⁹

Normy ubytków naturalnych ustalają ministrowie resortów będących

²⁹ Przedstawione tu pojęcie ubytku naturalnego jest wynikiem zestawienia § 1 zarządzenia Nr 13 Prezesa Rady Ministrów z 31 I 1975 r. w sprawie właściwości, zasad i trybu ustalania norm ubytków naturalnych oraz kontroli ich stosowania (MP nr 5, poz. 25) z ustaleniami W. Drążkiewicz zawartymi w: *Ubytki naturalne w magazynowaniu i transporcie*, Gospodarka Materiałowa, Nr 7/1977 r., s. 239.

głównymi producentami tych artykułów, a normy dla artykułów importowanych — ministrowie resortów będących producentami artykułów tego samego rodzaju lub podobnych, a jeżeli artykuły takie nie są produkowane — ministrowie nadzorujący jednostki organizacyjne będące głównymi odbiorcami tych artykułów (§ 7 ust. 2 i 3 cytowanego zarządzenia nr 13).

W praktyce bardzo ważne jest też ustalenie, jaka część składowanego towaru stanowić ma punkt odniesienia dla obliczania ubytku naturalnego. Wyjaśnia to następujący stan faktyczny: Pozwana chłodnia składowa odmawiała zapłaty odszkodowania za ubytek towaru przekraczający ustaloną normę ubytku naturalnego twierdząc, iż przyjmując za podstawę rozliczenie roczne i po zbilansowaniu wszystkich wyników w każdym z rodzajów mięsa, powodowa jednostka nie poniosła szkody. W tym konkretnym wypadku korzystny bilans ubytków zapewniły chłodni nadwyżki w mięsie wieprzowym rekompensujące braki, które przekraczały normy w innych rodzajach mięsa. Pogląd, iż możliwa jest kompensacja ubytków i nadwyżek uznała za błędny GKA w aktualnym do dziś orzeczeniu z 4 II 1955 r.³⁰, zgodnie z którym: „Chłodnia składowa odpowiedzialna jest wobec jednostki, która oddała na przechowanie partię towaru za ubytki w tej partii przekraczające normę ubytków naturalnych, choćby ogólna ilość tego towaru przechowywanego w chłodni nie wykazała w skali rocznej ubytków przekraczających dopuszczalne normy”.

rozważaniach o zakresie odpowiedzialności przedsiębiorstwa składowego problem ubytków naturalnych ma istotne znaczenie ponieważ, zgodnie z panującym poglądem³¹, ubytek towaru nie przekraczający ustalonych lub zwyczajowo przyjętych granic nie jest szkodą w rozumieniu prawa odszkodowawczego.

tym miejscu należy jednak podkreślić, iż nawet identyczne straty w towarze raz mogą być kwalifikowane jako ubytek naturalny, a innym razem nie. Zgodnie bowiem z § 2 cyt. zarządzenia nr 13 nie są ubytkami naturalnymi straty spowodowane: 1) zepsuciem lub zniszczeniem artykułu albo obniżeniem jego jakości w wyniku nieodpowiedniego opakowania, niewłaściwego przechowywania, niedbałego obchodzenia się (np. stłuczenie, złamanie), 2) przyczynami losowymi, nieszczęśliwymi wypadkami, kradzieżami, 3) nieprzestrzeganiem wymagań i postanowień określonych we właściwych Polskich Normach lub normach branżowych.

Kwalifikacja ubytku towaru jako ubytku naturalnego będzie więc w konkretnym wypadku zależna nie tylko od ustaleń właściwego ministra, lecz także od miary staranności wykonywania zobowiązania.

Omawiana kategoria ograniczenia odpowiedzialności odszkodowawczej polega na tym, iż w pewnych wypadkach w ogóle nie można mówić o odpowiedzialności odszkodowawczej przedsiębiorstwa składowego,

³⁰ Orzecznictwo Arbitrażowe, Tom VIII, Warszawa 1957, s. 107 - 109.

³¹ Por. np. W. Warkalło, op. cit., s. 135, a także J. Okolski, op. cit., s. 71.

ponieważ brak jednej z przesłanek tej odpowiedzialności, a mianowicie istnienia szkody.

*

Jak z powyższego opracowania wynika, sposoby ograniczenia odpowiedzialności przedsiębiorstwa składowego nie są jednolite. Dotyczą one niekiedy różnych zjawisk, regulowane są przez różne przepisy oraz powodują odmienne konsekwencje. Prawidłowa kwalifikacja tych ograniczeń powinna ułatwić interpretację przepisów o odpowiedzialności za utratę, ubytek czy uszkodzenie przechowywanego towaru.

Przedstawione ustalenia należy uzupełnić trzema uwagami:

1) Każda „okoliczność, za którą przedsiębiorstwo składowe nie ponosi odpowiedzialności”, jeżeli rzeczywiście ma mieć wpływ na zakres odpowiedzialności odszkodowawczej, musi być **jedyną i bezpośrednią** przyczyną niewykonania zobowiązania przez to przedsiębiorstwo (Por. np. Orz. GKA z 6 XI 1952 r. — Orzecznictwo Arbitrażowe Tom VI, s. 16 - 17 lub Orz. GKA z 31 VII 1973 r. — OSPiKA nr 7 - 8/1974 r.).

2) Przy ustalaniu zakresu obowiązku odszkodowawczego przedsiębiorstwa składowego należy także brać pod uwagę stopień przyczynienia się poszkodowanego składającego do powstałej szkody.

A. Szpunar zwraca uwagę, że może zaistnieć sytuacja, iż choć dana jednostka przyczyniła się do powstania lub zwiększenia szkody, **nie działa bezprawnie**, ponieważ „nie istnieje obowiązek prawny do przejawiania należytej troski o swe własne sprawy”³². Słusznie. Tylko należy pamiętać, iż w obrocie uspołecznionym „sprawy j.g.u.” to nie tylko sprawy tych jednostek³³. Nie chodzi tu o przyjmowanie konstrukcji szczególnego obowiązku prawnego, istniejącego jedynie wobec samego siebie lecz o podkreślenie, że w obrocie uspołecznionym obowiązek taki często pokrywa się z obowiązkiem wobec innych.

3) Przedsiębiorstwo składowe, bez względu na sposób określenia zakresu odpowiedzialności obowiązane jest **zawsze do przeciwdziałania ewentualnej szkodzie**, a więc do wykonywania czynności zapobiegających utracie, uszkodzeniu czy ubytkowi towaru³⁴.

³² A. Szpunar, op. cit., s. 869, gdzie podaje także przykład: „Niepodobna mówić o bezprawności działania poszkodowanego, który np. nie zachował należytej ostrożności w źle oświetlonej klatce schodowej albo nieumiejętnie obchodził się z niebezpiecznym przedmiotem”.

³³ Jest to między innymi przykład tego, że „reguły cywilistyczne nastawione z natury rzeczy na regulację stosunków między różnymi podmiotami realizującymi różne interesy, nie mogą funkcjonować w taki sam sposób między podmiotami własności społecznej mającymi z założenia realizować te same interesy ogólnospołeczne” (M. Madey, A. Stelmachowski, *Podstawy i zasady prawa gospodarczego*, PUG nr 6 z 1974 r., s. 184).

³⁴ Bliżej na ten temat patrz J. Napierała, *Obowiązek pieczy nad rzeczą w umowie składu*, RPEiS, nr 3/1976, s. 39 i 40.

Mam nadzieję, iż powyższe ustalenia będą przydatne także przy analizie innych umów o świadczenie usług.

LA SPHÈRE DE LA RESPONSABILITÉ DE L'ENTREPRISE DE STOCKAGE
DE LA PERTE, DÉPERDITION ET ENDOMMAGEMENT
DE LA MARCHANDISE

Résumé

L'objet des considérations est surtout la détermination des genres et moyens de désigner la sphère de responsabilité contractuelle de l'entreprise de stockage de la perte, la déperdition ou l'endommagement de la marchandise.

Les actes normatifs réglant le contrat de dépôt, dans la partie déterminant la sphère de l'obligation de dédommagement, spécifiant des nommées „limites de la responsabilité" appartiennent souvent aux phénomènes des catégories différentes. Ils concernent: a) la sphère de la responsabilité, en tant que prémisses de la naissance de l'obligation de dédommagement. Cette sphère peut être déterminée par les modifications de degré de la culpabilité, pour laquelle l'entreprise de dépôt doit assumer la responsabilité, b) la sphère de l'obligation de dédommagement en elle-même (plus précisément de la détermination du montant de la dette étant un élément du rapport de dédommagement), c) le contenu fondamental de l'obligation, d) le moyen de démontrer une liaison de cause entre la non-exécution de l'obligation et le dégat et e) de la détermination du dégat lui-même.

Indépendamment des moyens particuliers des limitations de la responsabilité il faut souligner que l'entreprise de dépôt est toujours obligée à réagir contre un dégat éventuel.

Chaque circonstance discutée ici, si elle a vraiment influencé la sphère de la responsabilité de dédommagement de l'entreprise de dépôt, doit être une cause seule et directe de la non-exécution ou de l'exécution inconvenable de l'obligation par cette entreprise. En fixant la sphère de l'obligation de dédommagement il faut aussi à chaque fois prendre en considération la part du lésé déposant dans dégat produit.

L'auteur espère, que l'élaboration, quoiqu'elle se réfère au contrat de dépôt, sera utile aussi dans l'analyse des autres contrats d'offre de service.