

WŁADYSŁAW GÓRSKI

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA Z TYTUŁU NIEDOTRZYMANIA TERMINU DOSTAWY

I. KWESTIE TERMINOLOGICZNE

Przez „termin dostawy” rozumiemy okres czasu, w ciągu którego przewoźnik jest zobowiązany do dokonania przewozu przesyłki oraz do wydania jej odbiorcy w miejscu przeznaczenia, a przynajmniej do postawienia jej do dyspozycji odbiorcy. Wypada na wstępie wyjaśnić, iż używane tutaj określenie „termin dostawy” stosowane jest konsekwentnie jedynie w przepisach prawa kolejowego (dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami z dnia 24 XII 1952 r., Dz. U. nr 4, poz. 7 z 1953 r., zwany dalej w powszechnie przyjętym skrócie DKP, oraz przepisy wykonawcze. To samo dotyczy żeglugi śródlądowej — w oparciu o postanowienie taryfy towarowej z 1960 r. Również regulamin zarobkowego przewozu i spedycji w ciężarowym transporcie samochodowym z dnia 24 V 1960 r. (Dz. U. nr 31, poz. 174) stosuje zasadniczo to samo określenie (np. w § 20), lecz obok niego mówi także o „terminie dostarczenia”. Prawo lotnicze (ustawa z dnia 31 V 1962 r.; Dz. U. nr 32, poz. 153) mówi w art. 77 o „terminie przewozu”, natomiast ustawa o łączności z dnia 14 II 1961 r. (Dz. U. nr 8, poz. 48) o „terminie doręczenia przesyłki pocztowej”.

Jak z powyższego wynika, nie zdołano dotychczas osiągnąć ujednoczenia terminologii w tym przedmiocie. Niemal każdy akt normatywny obowiązujący w zakresie różnych gałęzi transportu stosuje odmienne określenie na oznaczenie tego samego pojęcia. W tej sytuacji pilna wydaje się sprawa ujednoczenia terminologii w zakresie prawa przewozowego, nie tylko zresztą w odniesieniu do tego pojęcia¹. Nim to jednak nastąpi, zmuszeni do wyboru, będziemy w niniejszym opracowaniu używać określenia najbardziej niewątpliwie rozpowszechnionego, a mianowicie — „termin dostawy”, stosowanego w transporcie kolejowym, a także samochodowym oraz w żegludze śródlądowej. Jest to uzasadnione

¹ Prace nad tym zagadnieniem są już prowadzone przez Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu przy Ministerstwie Komunikacji.

z uwagi na rolę, jaką w systemie naszego transportu spełnia kolej, jak też z uwagi na okoliczność, że termin ten był z dawna ustalony i przyjęty w praktyce gospodarczej. Określenie to ma wszelako poważną wadę: mianowicie może się mylić z pojęciem terminu wykonania umowy dostawy, jako jednej z umów zbycia. Nie jest to zresztą przypadek. Umowy zbycia, (przede wszystkim sprzedaż, dostawa, kontraktacja i in.) stanowią zazwyczaj przyczynę gospodarczą nadania zbywanych towarów do przewozu. Można przy tym zauważyć, iż jedna ze stron umowy dostawy zwana jest „odbiorcą”, a więc podobnie jak uczestnik umowy przewozu — uprawniony do odbioru przesyłki. Na tego rodzaju zbieżność terminologiczną nie ma jednak rady, dopóki nie osiągnie się generalnego ujednoczenia terminologii, przy wzięciu pod uwagę całego systemu prawa cywilnego. Do tego czasu atoli nie widzimy powodu, aby od stosowania kwestionowanej terminologii odstąpić miało właśnie prawo przewozowe, które ją stosuje od dawna, podczas gdy samo pojęcie umowy dostawy zaczęło się wykształcać zarówno w ustawodawstwie, jak i w literaturze prawniczej dopiero w okresie ostatnich kilkunastu lat, ulegając zresztą w ramach kodeksu cywilnego daleko idącym przemianom.

Gwoli ścisłości (*amicus Plato, sed magis amica Veritas*) należy przyznać, iż stosowane jeszcze przed 10 laty niemal powszechnie określenie „termin dostawy” wykazuje ostatnio oznaki pewnego regresu. Tak na przykład w obowiązującym w tym zakresie przed dniem 1 I 1965 r. kodeksie handlowym z 1934 r. spotykamy się jedynie z pojęciem „termin dostawy” (art. 623 oraz 610 k.h.), tymczasem w kodeksie cywilnym (art. 792) mówi się już o „dostarczeniu przesyłki z opóźnieniem”. Podobnie niekorzystną z punktu widzenia ujednoczenia terminologii zmianę wprowadza prawo lotnicze. O ile bowiem przepisy obowiązującego uprzednio rozporządzenia prezydenta z 1928 r. mówiły (w art. 65) o „opóźnieniu dostawy”, to obowiązujące aktualnie prawo lotnicze z 1962 r. (art. 77) mówi o „terminie przewozu”.

Jako termin ujednoczony, nie mogący prowadzić do pomylenia pojęć, mogłoby wchodzić w grę określenie przyjęte właśnie w prawie lotniczym, a mianowicie „termin przewozu”. Na przeszkodzie temu stoi jednak okoliczność, że aktualnie w przepisach prawa kolejowego, samochodowego oraz żeglugi śródlądowej określenie to używane jest w znaczeniu węższym, mianowicie na oznaczenie okresu czasu przewidzianego na sam przewóz, bez uwzględnienia czasu potrzebnego na czynności przygotowawcze, a zwanego „terminem odprawy”.

II. SPOSOBY USTALENIA TERMINU DOSTAWY

W konkretnym stosunku zobowiązaniowym termin spełnienia świadczenia, a więc i termin dostawy wynikać może bezpośrednio z obowiązują-

jących przepisów prawnych, z umowy stron, oraz z właściwości zobowiązania (por. art. 455 k.c). Bezpośrednio z przepisów prawnych termin ten wynika przede wszystkim w zakresie transportu kolejowego, gdzie odpowiednie postanowienia ustalają w sposób dość szczegółowy termin dostawy różnych rodzajów przesyłek: towarowych (art. 32 DKP oraz przepisy wykonawcze), ekspresowych (art. 81 DKP oraz przepisy wykonawcze) i bagażowych (art. 73 DKP oraz przepisy wykonawcze). Również regulamin samochodowy normuje (w § 20) zagadnienie terminu dostawy. W przeciwieństwie przy tym do prawa kolejowego, postanowienie § 20 regulaminu samochodowego ma charakter względnie obowiązujący i wyraźnie przewiduje możliwość odmiennego ustalenia tej kwestii na podstawie porozumienia stron. Zresztą i charakter odnośnych postanowień prawa kolejowego, uważanych do niedawna za bezwzględnie obowiązujące, stał się ostatnio do pewnego stopnia dyskusyjny, a nawet był przedmiotem sporów arbitrażowych. Chodziło w nich mianowicie o to, czy kolej może się zobowiązać wobec klienta, ze wszelkimi skutkami prawnymi stąd wynikającymi, do przewiezienia przesyłki w terminie krótszym aniżeli by to wynikało z przepisów DKP². Należy tu dodać, iż termin dostawy określony jest również w taryfie towarowej żeglugi śródlądowej (§ 5) i traktowany w praktyce jako bezwzględnie obowiązujący.

W zakresie pozostałych gałęzi transportu — wobec braku ustalenia terminu dostawy w obowiązujących przepisach przewozowych — termin ten może być określony w umowie przewozu bądź też w odrębnym porozumieniu. Na możliwość taką wskazuje wyraźnie postanowienie art. 77 prawa lotniczego. Kodeks morski (z 1961 r.) nie mówi wprawdzie nic w tym przedmiocie, niemniej możliwość umownego ustalenia terminu dostawy w transporcie morskim wynika po prostu z charakteru dyspozytywnego przepisów tegoż kodeksu (art. 2). To samo odnosi się do transportu konnego, do którego — wobec braku specjalnych przepisów przewozowych — bezpośrednie zastosowanie znajdują postanowienia kodeksu cywilnego, również zasadniczo o charakterze dyspozytywnym. Jeśli natomiast idzie o przewóz pocztowy, to wprawdzie postanowienie art. 57 ustawy o łączności przewiduje odpowiedzialność poczty za opóźnione doręczenie przesyłek ekspresowych oraz przekazów, jednak ani przepisy zawarte w powołanej ustawie, ani też w tzw. ordynacji

² Por. orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej z dnia 5 I 1962 r. (Państwo i Prawo 1962 r., nr 7) z glosą W. Górskiego. Jednakowoż następne orzeczenie GKA, mianowicie z 7 IV 1964 r. (Orzecznictwo Sądów Powszechnych i Komisji Arbitrażowych 1965, nr 4), wyjaśnia, że jeżeli ze służbowego rozkładu jazdy pociągów dla przewozu określonych towarów, ustalającego czasokresy przewozu koleją krótsze niż terminy dostawy w rozumieniu art. 32 DKP wynika, iż rozkład ten ma jedynie charakter informacyjny i nie ma wpływu na warunki umowy przewozu, wówczas niedochowanie przez kolej tych krótszych terminów nie może być uznane za przekroczenia terminów dostawy przesyłek w rozumieniu art. 102 ust. 2 DKP.

pocztowej nie ustalają terminów doręczenia. Z uwagi na charakter bezwzględnie obowiązujący owych przepisów, takiego terminu nie można ustalać w drodze umownej. Po tej też linii idzie praktyka i poczta nigdy nie zawiera z nadawcami żadnych porozumień w tym przedmiocie.

Zapytać się z kolei godzi, jak przedstawia się sytuacja prawna stron, jeżeli termin dostawy nie wynika ani z odnośnych przepisów prawnych, ani też z umowy stron? Quid iuris? Wydaje się, iż wówczas za miarodajny należałoby przyjąć termin wynikający „z właściwości zobowiązania”, na co wskazuje zresztą także postanowienie art. 455 k.c. Zrozumiałe, że przewóz — z istoty swej, czyli właśnie „z właściwości zobowiązania” — powinien być wykonany bez nieuzasadnionej zwłoki. Dla określenia więc właściwego terminu należy uwzględnić wszelkie wchodzące w grę okoliczności, jak rodzaj transportu, odległość, przedmiot przewozu, szybkość środka transportowego, niezbędne postoje, czas niezbędny na dokonanie przeładunków itd. Zdaniem naszym, przewoźnik lotniczy nie może zasłaniać się wobec osoby uprawnionej okolicznością, że termin dostawy nie został ustalony w umowie (na to bowiem wskazywałaby literalna interpretacja postanowienia art. 77 prawa lotniczego). Osoba uprawniona nie musi więc czekać ad infinitum na wykonanie przewozu, lecz może domagać się takiego wykonania w okresie właściwym dla danego rodzaju transportu, przy uwzględnieniu wskazanych wyżej okoliczności. Zresztą samo prawo lotnicze ustala (art. 89 ust. 2 pkt 6) termin do złożenia reklamacji na wypadek opóźnienia przewozu.

Postanowienie art. 455 k.c. przewiduje, że gdy termin spełnienia świadczenia nie jest ustalony (scil. w umowie stron ani w przepisach prawnych) ani też nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie powinno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania. Wydaje się wszelako, iż dyspozycja ta nie powinna mieć zastosowania do przewozu. Możliwie rychłe wykonanie przewozu, jak to już wskazano wyżej, wynika z właściwości zobowiązania. Poza tym przewóz należy do tej kategorii świadczeń, które nie mogą być spełnione niezwłocznie, lecz jego wykonanie musi, z natury rzeczy, trwać pewien okres czasu. W tej sytuacji osoba uprawniona mogłaby co najwyżej zażądać od przewoźnika niezwłocznego rozpoczęcia przewozu. Jeżeli zaś idzie o wykonanie przewozu, to osoba uprawniona — zgodnie z zasadami współżycia społecznego — uwzględnić by musiała czas na to potrzebny oraz inne okoliczności³.

³ Por. A. Ohanowicz, *Zobowiązania. Część ogólna*, Warszawa—Poznań 1965, s. 157. Wypada też chyba przy tej okazji powołać — w celach porównawczych — postanowienie § 428 kodeksu handlowego niemieckiego z 1897 r., według którego, w przypadku gdy strony nie ustaliły w umowie terminu przewozu, za miarodajny uważa się zwyczaj miejscowy, w braku zaś takiego zwyczaju — przewóz powinien być dokonany w czasokresie odpowiednim, stosownie do okoliczności.

Należy przy tym brać pod uwagę także postanowienie art. 457 k.c., według którego termin spełnienia świadczenia oznaczony przez czynność prawną poczytuje się w razie wątpliwości za zastrzeżony na korzyść dłużnika. Jeżeli idzie o terminy dostawy wynikające z przepisów prawa przewozowego (kolejowego, samochodowego oraz żeglugi śródlądowej), to w odniesieniu do nich należy, zdaniem naszym, przyjąć analogiczną interpretację.

III. ZASADY ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA WEDŁUG PRZEPISÓW KODEKSU CYWILNEGO

Do podstawowych obowiązków przewoźnika z umowy o przewóz rzeczy należy dostarczenie przesyłki do miejsca przeznaczenia w całości, w stanie nie pogorszonym oraz we właściwym terminie. Niewykonanie przewozu we właściwym terminie pociąga za sobą odpowiedzialność przewoźnika, a więc obowiązek pokrycia ewentualnych szkód, jakie poniósł klient z tego tytułu. Zakłada się przy tym, że wszelka szkoda wynikła na skutek niewywiązania się przewoźnika z przyjętych obowiązków ma charakter kontraktowy. Nie można wszelako wykluczyć ewentualnej odpowiedzialności deliktowej przewoźnika, jeśli zachodzą po temu warunki. Możliwość zbiegu podstaw odpowiedzialności z obydwu tytułów przewidziana jest zresztą wyraźnie w postanowieniu art. 443 k.c. i coraz częściej spotykana w praktyce prawniczej⁴.

Przyjęte w kodeksie cywilnym uregulowanie kwestii odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niedotrzymania terminu dostawy wprowadza daleko idące innowacje w porównaniu z obowiązującymi w tym zakresie uprzednio przepisami kodeksu handlowego, i to tak co do metody uregulowania, jak i co do meritum rozwiązania. Przede wszystkim kodeks cywilny nie reguluje w ogóle w tytule XXV księgi III (Zobowiązania), normującym umowę przewozu, zagadnienia odpowiedzialności przewoźnika z racji opóźnienia dostawy. W ten sposób odpowiedzialność przewoźnika z tego tytułu poddana została tym samym zasadom, co odpowiedzialność każdego dłużnika, który nie spełnia swego świadczenia w terminie (zwłoka dłużnika) zgodnie z postanowieniami części ogólnej księgi III kodeksu.

Na podstawie postanowienia art. 471 i nast. k.c. — w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania — odpowiedzialność dłużnika (nie tylko przewoźnika) oparta jest na domniemaniu winy. Innymi słowy, przyjmuje się, że powstała stąd szkoda jest następstwem zawinionego zachowania się dłużnika. Domniemanie winy ma

⁴ Np. orzeczenie GKA z dnia 3 IV 1967 r. (Państwo i Prawo 1967, nr 11) z glosą J. Szwej i.

charakter domniemania prawnego zwykłego (*praesumptio iuris tantum*). Przewoźnik może więc przeprowadzić ekskulpację i obalić owo domniemanie, wykazując, że niewykonanie lub też nienależyte wykonanie zobowiązania jest następstwem okoliczności, za które odpowiedzialności nie ponosi (art. 471 k.c. in fine).

Przewoźnik odpowiada przy tym oczywiście zarówno za własne działanie i zaniechanie, jak i za zachowanie się osób, z których pomocą zobowiązanie wykonuje lub którym wykonanie to powierza. I ta zasada wynika z przepisów odnoszących się do części ogólnej zobowiązań, a w szczególności z postanowienia art. 474 k.c., podczas gdy uprzednio wynikała ona z przepisu art. 624 k.h., a więc zawartego w rozdziale odnoszącym się do umowy przewozu.

Według przepisu art. 623 k.h., przewoźnik ponosił odpowiedzialność z tytułu opóźnienia dostawy na tych samych zasadach, jak za szkody w substancji przesyłki. Przy tym zakres tej odpowiedzialności, nawet w zbiegu z odpowiedzialnością za szkody w substancji przesyłki, był ograniczony do wysokości zwykłej wartości przesyłki. Obecnie sytuacja ta przedstawia się inaczej.

Według ogólnych zasad odnoszących się do odpowiedzialności za opóźnienie świadczenia, wynikających z postanowienia art. 477 k.c., osoba uprawniona może żądać, niezależnie od wykonania zobowiązania, także naprawienia szkody wynikłej na skutek opóźnienia. Wysokość odszkodowania nie jest przy tym w ogóle ograniczona, tzn. że obejmuje ono pełne pokrycie wszelkich wynikłych stąd szkód, a więc zarówno szkód efektywnie przez osobę uprawnioną poniesionych (*damnum emergens*), jak również spodziewanych a utraconych korzyści (*lucrum cessans*). Osoba uprawniona powinna jedynie udowodnić fakt zajścia szkody, wysokość szkody oraz związek przyczynowy pomiędzy opóźnieniem świadczenia a powstaniem szkody.

Osoba uprawniona nie potrzebuje natomiast udowadniać winy dłużnika (w naszym przykładzie przewoźnika), jako że ogólna zasada domniemania winy z art. 471 k.c. odnosi się również do zwłoki dłużnika. Dłużnik ten (w naszym przykładzie przewoźnik) może natomiast przeprowadzić ekskulpację, wykazując, iż opóźnienie jest następstwem okoliczności, za które on odpowiedzialności nie ponosi (art. 476 k.c., zdanie ostatnie).

W ten sposób kwestia odpowiedzialności przewoźnika za niedotrzymanie terminu dostawy uregulowana jest w systemie kodeksu cywilnego w sposób odrębny i zupełnie niezależny od odpowiedzialności za szkody (utrata, ubytek, uszkodzenie lub zniszczenie) w substancji przesyłki, przy której granicą tej odpowiedzialności jest zwykła wartość przesyłki (art. 788 § 1 k.c.). Tak więc w razie zbiegu odpowiedzialności za szkody w substancji przesyłki oraz z tytułu opóźnienia dostawy przewoźnik odpowiada

w obydwu tych przypadkach na odrębnych zasadach. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę jeszcze na jeden moment. Mianowicie, według postanowienia art. 477 § 2 k.c., gdy skutek zwłoki dłużnika świadczenie utraciło dla wierzyciela całkowicie lub w przeważającym stopniu znaczenie, wierzyciel może świadczenia nie przyjąć i żądać naprawienia szkody z tytułu niewykonania zobowiązania.

Przedstawione powyżej, w sposób skrótowy, zasady odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niedotrzymania terminu dostawy odnoszą się do wszystkich gałęzi transportu, z wyjątkiem transportu kolejowego, w zakresie którego przepisy DKP regulują tę kwestię w sposób odrębny (por. niżej, pkt IV), a także pocztowego. Odpowiedzialność poczty za opóźnione doręczenie przesyłek ekspresowych oraz przekazów ograniczona jest jedynie do zwrotu opłat (art. 57 ustawy o łączności), czyli do wysokości przewoźnego. Za opóźnienie doręczenia innych przesyłek poczta w ogóle odpowiedzialności nie ponosi, chyba że w grę wchodzi czyn niedozwolony.

IV. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA PRZEKROCZENIE TERMINU DOSTAWY W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Zagadnienie terminowości przewozów w transporcie kolejowym posiada szczególnie doniosłe znaczenie, zarówno dla stron, jak dla całej gospodarki narodowej, z uwagi na rolę kolei jako głównego ogniwa systemu transportowego w naszym kraju. Jedną z metod mających na celu zapewnienie terminowości przewozów kolejowych jest ustalenie rygorystycznych terminów dostawy, jak też rygorystycznych zasad odpowiedzialności kolei w przypadku niedotrzymania ustalonych terminów.

Terminy dostawy w transporcie kolejowym wynikają bezpośrednio z obowiązujących przepisów, a mianowicie art. 32, 73 i 81 DKP oraz przepisów wykonawczych. Terminy te ustalone są w zależności od następujących elementów: 1) rodzaju przesyłki — zwyczajne, pośpieszne, wagonowe, drobne⁵, ekspresowe i bagażowe, 2) rodzaju linii — normalnotorowe oraz wąskotorowe, 3) długości trasy, przy czym zależność ta nie jest wprost proporcjonalna.

W transporcie kolejowym (analogicznie zresztą przedstawia się ta sprawa w transporcie samochodowym) termin dostawy przesyłek towarowych składa się z dwu elementów, obliczanych odrębnie, a mianowicie (art. 32 DKP): terminu odprawy oraz terminu przewozu. Podział ten jest jednak w znacznym stopniu sprawą wewnętrzną kolei, podczas gdy

⁵ Przyjmowanie przez kolej do przewozu przesyłek drobnych w komunikacji krajowej zostało wstrzymane z dniem 1 I 1965 r. na podstawie zarządzenia ministra komunikacji z dnia 4 XII 1964 r. (Dz. Taryf i Żarz. Komunikacyjnych nr 20, poz. 124).

z punktu widzenia klienta posiada mniejsze znaczenie. W stosunku do klienta bowiem termin dostawy traktuje się jako termin jednolity, powstający ze zsumowania obydwu jego elementów. Tak więc kolej odpowiada dopiero w przypadku przekroczenia łącznego terminu dostawy, a nie poszczególnych jego elementów. Do obliczonego w ten sposób łącznego terminu dostawy nie wlicza się przy tym okresu przewidzianego na dokonanie czynności ładunkowych.

Ustalone w prawie kolejowym terminy dostawy mają charakter terminów maksymalnych w tym znaczeniu, że nie mogą być przedłużone na zasadzie umownej. Kolej może jednak zawsze wykonać przewóz w terminie krótszym, a odbiorca nie może odmówić przyjęcia przesyłki postawionej mu do dyspozycji przed upływem terminu dostawy. Co więcej, orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej z dnia 5 I 1962 r.⁶ wyraziło nawet pogląd, iż w razie ustalenia przez kolej w umowie z nadawcą krótszego terminu dostawy, kolej ponosi odpowiedzialność za szkodę powstałą na skutek niedotrzymania terminu ustalonego umownie.

System odpowiedzialności kolei z tytułu niedotrzymania terminu dostawy wykazuje daleko idące odchylenia od ogólnych zasad wynikających z postanowień kodeksu cywilnego. Specyfika tego uregulowania przejawia się: 1) w odmiennym sposobie ustalenia podstawy odpowiedzialności, 2) w specjalnym systemie obliczania wysokości odszkodowania z tego tytułu. Tak więc kolej odpowiada z tytułu niedotrzymania terminu dostawy, podobnie jak i za szkody w substancji przesyłki, na zasadzie ryzyka (art. 94 DKP), a nie na zasadzie domniemanej winy, jak to ma miejsce na podstawie przepisu art. 471 k.c. Może przy tym uwolnić się od tej odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że szkoda powstała (art. 95 DKP): 1) z winy osoby uprawnionej, 2) na skutek zlecenia osoby uprawnionej nie wywołanego winą kolei, 3) na skutek okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

Według przyjętego w transporcie kolejowym systemu, osoba uprawniona nie potrzebuje nawet udowodniać faktu poniesienia jakiejkolwiek szkody w związku z opóźnieniem dostawy. Kolej odpowiada bowiem bez względu na to, czy w związku z opóźnieniem dostawy osoba uprawniona doznała szkody i czy zdoła udowodnić jej wysokość. Wystarczy, jeżeli się powoła na sam fakt przekroczenia terminu dostawy oraz na rozmiar tego opóźnienia. Okoliczności te wynikają zresztą z dokumentu przewozowego, w którym odnotowuje się zarówno datę przyjęcia przesyłki do przewozu, jak i datę wydania jej odbiorcy. Stąd też na okoliczność opóźnienia dostawy nie sporządza się protokołu.

Jeżeli idzie o wysokość odszkodowania z tytułu niedotrzymania ter-

⁶ Por. wyżej, przypis 2.

minu dostawy, to prawo kolejowe, idąc za wzorem konwencji berneńskiej CIM (podobny system obowiązuje zresztą także w ZSRR oraz w wielu innych krajach), przyjęło system ryczałtowego obliczania odszkodowania. Według postanowienia art. 102 DKP, odszkodowanie wynosi 10% przewoźnego za każdą 1/10 część przekroczonego terminu dostawy (a jeśli idzie o przesyłki bagażowe — to za każdy dzień zwłoki). Ustalone systemem ryczałtowym odszkodowanie nie może jednak przekraczać 50% przewoźnego. System zryczałtowanego odszkodowania ułatwia niewątpliwie osobie uprawnionej dochodzenie roszczeń w tych wszystkich przypadkach, w których ona miałaby trudności z udowodnieniem wysokości poniesionej szkody. System ten wykazuje więc znaczne podobieństwo do instytucji kary umownej, podobną też w istocie rzeczy spełnia funkcję. Jeżeli jednak osoba uprawniona na skutek opóźnienia terminu dostawy poniosła szkodę, którą potrafi udowodnić, wówczas może ona dochodzić — zamiast ryczałtów (interpretacja logiczna) — odszkodowania, które wszelako nie może przewyższać całkowitej sumy przewoźnego (art. 102 ust. 3 DKP).

Trzeba atoli zauważyć, iż dotychczas mówiliśmy jedynie o odszkodowaniu z tytułu samego opóźnienia terminu dostawy, bez względu na to, czy jednocześnie nastąpiła szkoda w substancji przesyłki. Jeżeli zachodzi zbieg odpowiedzialności z obydwu tych tytułów, wówczas postanowienia art. 102 ust. 4 przewidują na taki przypadek szereg rozwiązań szczególnych. Generalnie rzecz biorąc, przewidują one łączne traktowanie odpowiedzialności kolei z obydwu tytułów. W każdym zaś razie łączna suma odszkodowania nie może przekraczać sumy, jaką należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia przesyłki (art. 102 ust. 4 pkt 5).

Prawo kolejowe przewiduje przy tym skrócony termin do składania reklamacji z tytułu przekroczenia terminu dostawy, a mianowicie 2 miesiące od dnia zawiadomienia o nadejściu przesyłki (art. 127 ust. 1 pkt 1), podczas gdy dla roszczeń z tytułu szkód w substancji przesyłki miarodajny dla składania reklamacji jest termin przedawnienia wynoszący 1 rok.

Przyjęty w transporcie kolejowym system odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niedotrzymania terminu dostawy ma w znacznej mierze charakter administracyjny i przede wszystkim bierze pod uwagę zapewnienie dyscypliny przewozowej. Niestety, system ten nie spełnia pokładanych w nim nadziei, powodując jedynie znaczną, idącą w setki tysięcy rocznie, ilość reklamacji oraz sporów na tym tle. Dlatego też w okresie prowadzonych aktualnie prac nad nowelizacją prawa kolejowego rozważane są również koncepcje zmierzające do rewizji obowiązującego systemu odpowiedzialności kolei z tytułu niedotrzymania terminu dostawy.

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR À CAUSE DE LA RUPTURE DU DÉLAI DE LA LIVRAISON

R é s u m é

Le délai de la livraison des envois peut résulter directement des dispositions en vigueur ou bien du contrat des parties. Ce délai résulte des dispositions juridiques surtout dans le domaine du transport ferroviaire, automobile et de la navigation intérieure. Le droit aérien de 1962 (l'art. 77) prévoit nettement la possibilité de la fixation contractuelle du délai de la livraison. Cette possibilité est aussi évidente dans le domaine du transport maritime — à cause du caractère dispositif des dispositions relatives.

Si le délai de la livraison ne résulte pas des dispositions juridiques ni du contrat des parties, alors il doit être déterminé selon „la nature de l'obligation" (comp, l'art. 455 du Code Civil de 1964, en tenant compte de toutes les circonstances entrant en jeu.

S'il s'agit d'une question de la responsabilité du transporteur au titre de la rupture du délai de la livraison, le Code Civil introduit en ce cas d'importants changements en comparaison avec le Code de Commerce de 1934 préalablement en vigueur — tant quant à la méthode du règlement qu'aussi quant à ressentie! de la solution. Or, le Code Civil ne règle point le problème de la responsabilité qui en résulte dans le titre XXV, livre III (Obligations), où le contrat de transport est réglementé. Ainsi la responsabilité du transporteur à ce titre a été soumise aux mêmes principes que la responsabilité du chaque débiteur qui admet le retard, d'après les dispositions du livre III — dispositions générales du Code.

La responsabilité du transporteur au titre de la rupture du délai est basée sur le principe de la présomption de la faute, à moins que ce retard ne soit une conséquence des circonstances dont le transporteur n'est responsable (l'art. 471 du C.C.). Le taux de la réparation n'est pas cependant limité et il comprend tant „damnum emergens" que „lucrum cessans". La responsabilité à titre de la rupture du délai est cependant tout à fait indépendante de la responsabilité éventuelle, simultanée de rendommagement de la substance même de l'envoi, laquelle est limitée 3 la valeur simple de l'envoi (l'art. 788 C. C.).

Les principes de la responsabilité du transporteur pour le délai de la livraison, fixés dans le Code Civil, ont l'application à toutes les branches du transport, sauf la poste, où la responsabilité (exclusivement pour la livraison tardive des envois d'express ou des mandats postaux) est limitée à remboursement des taxes (l'art. 57 de la loi du liaison de 1961) et du transport ferroviaire, où le décret de 1952 prévoit comme le principe le système spécial, forfaitaire du calcul de la réparation à ce titre — au taux de 50% du prix de transport et quand la personne autorisée prouvera l'endommagement supérieur — au taux 100% du prix de transport (art. 102 du décret).