

ZBIGNIEW MIKA

SANKCJE TRAKTOWANE JAK KARY UMOWNE W KRAJOWYM TRANSPORCIE TOWAROWYM

I. FUNKCJE SANKCJI

Sprawne, szybkie i bezpieczne wykonywanie przewozu dóbr materialnych zgodnie z planami przewozowymi oraz zapewnienie maksymalnej efektywności tych przewozów stanowi niewątpliwie podstawowe zadanie transportu. Osiągnięcie tych celów nie jest możliwe bez odpowiedniej kooperacji jednostek uczestniczących w przewozach towarowych. Partnerami w tej sferze działalności są przedsiębiorstwa transportowe z jednej strony, z drugiej zaś jednostki zamawiające środki transportowe (późniejsi nadawcy) oraz odbiorcy przesyłek. Wypada zwrócić uwagę na obowiązek współdziałania z sobą jednostek gospodarki uspołecznionej, nałożony przez imperatywny przepis art. 386 k.c.

Należyte współdziałanie w dziedzinie przewozów towarowych polega w szczególności na rytmicznym zamawianiu przez usługobiorców środków transportowych, ich podstawianiu przez przewoźników w odpowiednim stanie i terminie, sporządzaniu przez usługobiorców właściwej dokumentacji, należytnym przygotowaniu przesyłek do przewozu, wykonywaniu czynności ładunkowych w granicach zakreślonych terminów i maksymalnym wykorzystywaniu podstawionych środków transportowych, przestrzeganiu przez obydwie strony warunków bezpieczeństwa i higieny, terminowym i bezpiecznym wykonywaniu przewozów przez przewoźników.

Wzorce kooperacji w zakresie takiej dyscypliny przewozowej wynikają bezpośrednio lub pośrednio z obowiązków nałożonych na każdego z partnerów w przepisach prawa przewozowego. W razie naruszenia tych obowiązków przez jedną ze stron należy liczyć się z powstawaniem szkód w sferze gospodarowania strony drugiej. Szkody te mogą być naprawiane przez zapłatę odszkodowania na zasadach ogólnych bądź też sum traktowanych jak kary umowne.

Gdy wysokość szkody można stosunkowo łatwo udowodnić (np. w razie zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki) nic nie stoi na przeszkodzie, aby jej wynagrodzenie następowało na zasadach ogólnych, określonych w

prawie przewozowym¹. Natomiast w sytuacjach, w których każdorazowe, ściśle określenie wysokości szkody napotyka na wiele trudności bądź też jest w ogóle niemożliwe, celowe wydaje się wprowadzenie sankcji traktowanych jak kary umowne. W prawie szczególnym, którego podstawowa część przepisów ma charakter warunków umowy typowej (np. umowy przewozu, umowy o podstawienie środka transportowego), określa się z góry wysokość wynagrodzenia szkody, jaka mogłaby powstać wskutek niedopełnienia zobowiązania. Unika się przez to sporu co do wysokości poniesionej szkody, co stanowi poważne uproszczenie obrachunkowe i techniczno-prawne². Ta procesowa funkcja sankcji ma duże znaczenie w transporcie, w warunkach masowych i stale wzrastających przewozów oraz częstotliwości naruszania poszczególnych zobowiązań przez partnerów.

W ujęciu art. 483 k.c. kara umowna spełnia podstawową funkcję kompensacyjną. Stanowi ona dodatkowe zastrzeżenie, zamieszczone w umowie na wypadek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego przez dłużnika, przy czym kwota kary ma charakter namiastki odszkodowania. Podstawową karą umowną jest kara wyłączna, przy której w razie niedopełnienia zobowiązania przez dłużnika, wierzyciel nie może żądać odszkodowania przewyższającego wysokość zastrzeżonej kary. Na podstawie art. 484 § 1 in fine k.c. strony mogą wprowadzić odstępstwa od tej konstrukcji, nadając zastrzeżonej karze umownej charakter kary alternatywnej bądź zaliczalnej³.

Niezależnie od funkcji procesowej i kompensacyjnej kary umowne spełniają także funkcję stymulacyjno-prewencyjną i wychowawczą oraz funkcję sygnalizacyjną. Ponadto w karze umownej, podobnie jak w każdym odszkodowaniu⁴, tkwią elementy represji, mające stanowić dla dłużnika bodziec do prawidłowego postępowania w przyszłości.

Jeżeli poziom kary umownej jest znacznie niższy od przeciętnej wysokości szkód powstających wskutek naruszenia danego zobowiązania, następuje właściwie jedynie ograniczenie odpowiedzialności dłużnika, a kara nie spełnia należycie funkcji kompensacyjnej, nie mówiąc już o represji.

Wysuwane są jednak poglądy, że ustalenie kary na poziomie przeciętnej szkody wyrządzonej danej jednostce gospodarczej nie zabezpiecza należycie interesów ogólnogospodarczych, zwłaszcza w ustroju socjalistycznym, gdyż nie stanowi dostatecznie silnego bodźca do realnego wy-

¹ Por. np. art. 100 i 101 dekretu z dnia 24 XII 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz. U. z 1953 r. nr 4, poz. 7) — w skrócie DKP.

² W. Warkało, *Odpowiedzialność odszkodowawcza*, Warszawa 1972 s. 86.

³ J. Szwaya, *Kara umowna według kodeksu cywilnego*, Warszawa 1967, s. 119 i 120.

⁴ W. Warkało, op. cit., s. 24 - 26.

konywania zobowiązań⁵. Na przykład określenie sankcji za przetrzymanie przez usługobiorcę wagonów towarowych na poziomie szkody wyrządzonej samej tylko kolei nie rekompensuje szkód, jakie ponosi gospodarka narodowa w postaci redukcji zdolności przewozowej transportu i wynikającej stąd niemożności planowego rozprowadzenia dóbr materialnych w ilości niezbędnej dla prawidłowego funkcjonowania życia gospodarczego kraju.

Dążenie do zapewnienia realnego wykonywania zobowiązań i najbardziej efektywnego zapobiegania powstawaniu szkód uzasadnia ustalenie niektórych kar umownych i sankcji o charakterze kar umownych na poziomie szczególnie wysokim. W miarę wzrostu kwoty kary ponad przeciętne odszkodowanie, określone na zasadach ogólnych, wzmacnia się jej charakter represyjny. Kara umowna nabiera w całej pełni charakteru represyjnego, gdy można jej dochodzić oprócz odszkodowania na zasadach ogólnych. Na tym polegają kary umowne łącznie (kumulatywne), nie przewidziane zresztą w kodeksie cywilnym i nie będące wskutek tego karami umownymi w rozumieniu tego kodeksu, gdyż nie służą naprawieniu szkody⁶.

W polskim prawie przewozowym przewidziano szereg sankcji materialnych, które w znakomitej większości noszą znamiona kar umownych wyłącznych. Obowiązują wszystkie oprócz tego sankcje o charakterze kary alternatywnej oraz kary łącznej (kumulatywnej).

II. SANKCJE STOSOWANE W TRANSPORCIE A ART. 485 K.C.

Stosownie do art. 485 k.c. przepisy kodeksowe o karze umownej stosuje się odpowiednio do przypadków, w których przepis szczególny stanowi, że w razie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego dłużnik nawet bez zastrzeżenia umownego obowiązany jest zapłacić wierzycielowi określoną sumę.

Z treści tego przepisu, mającego charakter imperatywnej normy prawnej, wynika, że znajduje on zastosowanie zarówno w przypadku, gdy obowiązek zapłaty takiej „określonej sumy” wynika z zastrzeżenia umownego, jak też wtedy, gdy opiera się bezpośrednio na przepisie prawa szczególnego bez takiego zastrzeżenia (*obligatio ex lege*).

Na podstawie analizy przepisów szczególnego prawa przewozowego można ustalić, że sankcje, do których należy stosować odpowiednio przepisy kodeksu cywilnego o karach umownych, zostały nazwane w sposób bardzo zróżnicowany. Użyto tam takich określeń, jak odszkodowanie, od-

⁵ W. Czapiewska, *Kary umowne jako problem jakości produkcji*, PUG 1972, nr 12.

⁶ J. Szwaja, op. cit., s. 126 do 127.

szkodowanie umowne, podwyżka przewoźnego lub jego stawek, opłata dodatkowa, postojowe, przestojowe, a nawet, analogicznie jak w kodeksie cywilnym, kara umowna.

Przez wprowadzenie art. 485 k.c. podporządkowano kodeksowi cywilnemu różne sankcje tego rodzaju, bez względu na zastosowane określenia terminologiczne, tworząc dla nich jak gdyby część ogólną w postaci przepisów kodeksowych o karach umownych⁷.

Sposób ustalenia wysokości każdej takiej „określonej sumy” wynika z przepisów prawa szczególnego. Może to być na przykład określony procent należności za usługę transportową z zastrzeżeniem górnej lub dolnej granicy albo bez takiego zastrzeżenia, określona kwota pieniężna, przyrównanie do określonej opłaty dodatkowej itp. Obowiązują jednak także sankcje nie włączone w system kodeksu cywilnego, objęte samodzielną odrębną regulacją (art. 106 i 107 DKP — por. podrozdz. III).

Zastosowanie do pozostałych sankcji przepisów kodeksu cywilnego o karach umownych nie może być jednak generalne i bezwarunkowe; musi ono być odpowiednie, co wynika wyraźnie z art. 485 k.c. Dlatego też w każdym konkretnym przypadku powinno się badać, czy i w jakim zakresie można do tych sankcji zastosować przepisy kodeksowe. W szczególności zastosowanie przepisów kodeksu cywilnego o karach umownych nie powinno mieć miejsca, gdy dane zagadnienie znajduje odmienne rozwiązanie w prawie szczególnym, bądź też gdy odnośne postanowienie kodeksu odbiega od zasad, na których prawo szczególne oparto⁸.

Z podanymi poprzednio zastrzeżeniami zastosowanie przepisów kodeksu cywilnego o karach umownych polega na uwzględnieniu następujących zasad.

1) Wierzyciel ma prawo domagać się „określonej sumy” tylko wtedy, gdy w myśl ogólnych przesłanek prawa cywilnego przysługiwałoby mu roszczenie o naprawienie szkody, wynikłej wskutek niedopełnienia zobowiązania. Tak więc dłużnik nie zostaje pozbawiony prawa uchylenia się od zapłaty przez wykazanie, że niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania było następstwem okoliczności, za które odpowiedzialności nie ponosi⁹. W szczególności może udowodniać brak winy bądź zajęcie okoliczności wyłączających obarczenie go odpowiedzialnością z tytułu ryzyka — zależnie od treści danego stosunku prawnego, wynikającej z normy prawnej lub umowy.

2) Nie jest wymagany dowód, że wskutek niedopełnienia zobowiązania powstała jakaś szkoda, gdyż kara należy się bez względu na wysokość szkody (art. 484 § 1 k.c).

⁷ Ibidem, s. 129.

⁸ Ibidem, s. 129 i 134.

⁹ M. Piekarski, *Kodeks cywilny — komentarz* t. 2, Warszawa 1972, s. 1185; W. Czachórski, *Prawo zobowiązań w zarysie*, Warszawa 1970, s. 362; A. Ohanowicz, J. Górski, *Zarys prawa zobowiązań*, Warszawa 1970, s. 206.

3) Istnieje możliwość obniżenia należności w drodze miarkowania (*moderatio*). Dłużnik może żądać redukcji kary umownej, gdy zobowiązanie zostało w znacznej mierze wykonane bądź też należność jest rażąco wygórowana (art. 484 § 2 k.c.). Możliwość miarkowania opłat za przetrzymanie pojazdów samochodowych (postojowego) uznała wyraźnie Główna Komisja Arbitrażowa w orzeczeniu z dnia 24 IV 1968 r. BO-9065/67¹⁰.

Celowe wydaje się przedstawienie kilku przykładów z omawianego zakresu dotyczących kolei, transportu samochodowego i żeglugi śródlądowej. W razie zwłoki w dostarczeniu przesyłki towarowej lub ekspresowej kolej płaci jako „odszkodowanie” 10% przewoźnego za każdy okres opóźnienia, odpowiadający dziesiątej części terminu dostarczenia, najwyżej jednak połowę przewoźnego, jeżeli osoba uprawniona nie udowodniła, że skutek zwłoki poniosła szkodę. W razie udowodnienia, że szkoda powstała, należy się od kolei odszkodowanie na zasadach ogólnych do wysokości kwoty przewoźnego (art. 102 ust. 2 i 3 DKP). W ten sposób stworzono system zapewniający osobie uprawnionej prawo wyboru między sumą, którą należy traktować jak karę umowną alternatywną a odszkodowaniem na zasadach ogólnych¹¹. W danym przypadku egzoneracja kolei może nastąpić jedynie na podstawie art. 95 DKP, a nie na zasadach ogólnego prawa cywilnego.

Stosownie do § 58 Taryfy towarowej PKP, cz. I¹² stawki właściwych klas taryfowych podwyższa się o 30%, gdy towary objęte racjonalizacją przewozów zostają skierowane przez nadawcę niezgodnie z opublikowanymi racjonalnymi kierunkami przewozów. W tej „podwyżce stawek” oprócz wyraźnego elementu represyjnego tkwią elementy kompensacji za zakłócenie pracy kolei wywołane naruszeniem zasad racjonalizacji przewozów.

W § 20 rozdz. II działu II Taryfy towarowej PKP, cz. II przewidziano, że za samowolne użycie wagonu do załadowania na bocznicy lub ładowni publicznej kolej pobiera od wagonu „opłatę dodatkową” w wysokości 500 zł. Także w tej sankcji tkwią elementy kompensacyjne (ekwiwalent za zakłócenie pracy kolei) oprócz silnie występujących cech represyjnych.

W transporcie samochodowym zleceniodawca może, zależnie od swego uznania, wycofać się z więzi umownej, wynikającej z zamówienia usług, przyjętego przez przedsiębiorstwo transportowe. W przypadku gdy wycofanie zlecenia następuje w takim terminie, że mogłoby wyrządzić szkodę przedsiębiorstwu transportowemu, przyznano mu w regulaminie samo-

¹⁰ PUG 1968, nr 11, poz. 674. Por. również orzeczenie GKA z 5 XII 1969 r. BO-10335/60 — PUG 1970 nr 4, poz. 789.

¹¹ J. Szwaja, op. cit., s. 134; Z. Mika, *Terminy wykonania umów przewozu przesyłek*, Warszawa 1969, s. 166 i n.

¹² Dz. T. i Z.K. 1960, nr 10, poz. 56 z późniejszymi zmianami.

chodowym prawo żądania od zleceniodawcy kary umownej (§ 6 ust. 4 regulaminu samochodowego)¹³.

Jeżeli zatem cofnięcie zamówienia nastąpiło później niż na 24 godziny przed dniem wykonania usług, kara umowna wynosi 10% należności za cofniętą usługę. Gdy wycofanie nastąpiło na 24 godziny przed tym dniem lub jeszcze wcześniej żadna kara się nie należy. W sposób bardziej rygorystyczny uregulowano wycofanie przyjętego zamówienia na usługi wykonywane zespołami niskopodwoziowymi, których w transporcie samochodowym jest stosunkowo niewiele, a ich koszty eksploatacyjne są wysokie.

Również w szczególny sposób uregulowano odpowiedzialność przedsiębiorstwa transportowego za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy o usługi wykonywane zespołem niskopodwoziowym (§ 8 ust. 2 i 3 regulaminu samochodowego). W razie niewykonania takiej umowy, jeżeli nie odwołano jej co najmniej na 48 godzin przed terminem wykonania, przedsiębiorstwo samochodowe obowiązane jest do zapłacenia „odszkodowania umownego” w wysokości 25% należności za zamówione usługi. Natomiast za zwłokę w wykonaniu usług takim zespołem przedsiębiorstwo uiszcza zleceniodawcy „odszkodowanie umowne” w wysokości 5% należności taryfowej za usługi, co najmniej jednak 100 zł za każdą dobę zwłoki.

Stosownie do § 3 ust. 1 i § 8 ust. 1 regulaminu samochodowego w umowach stałych należy przewidzieć sposób ustalania i wysokość „odszkodowań umownych”. Rodzaj sankcji występujących w umowach stałych wynika z § 5 i 6 wzoru umowy stałej¹⁴. Przede wszystkim przez odpowiednie wypełnienie rubryk § 5 wzoru należy określić — w procentach należności taryfowej — wysokość „opłaty dodatkowej”, pobieranej od zleceniodawcy za niedokładne planowanie. Sankcję tę ponosi zleceniodawca w razie zgłoszenia do wykonania usług przekraczających o więcej niż 10% wielkości określone w złożonym przedsiębiorstwu transportowemu planie operatywnym. Taki sam obowiązek ciąży na zleceniodawcy w wypadku zgłoszenia do wykonania usług w ilości mniejszej o ponad 20% od wielkości określonych w planie operatywnym.

Ponadto przez wypełnienie rubryk § 6 wzoru umowy przedsiębiorstwo transportowe zobowiązuje się do zapłacenia określonego „odszkodowania umownego” za niewykonanie lub zwłokę w wykonaniu usług, do których zobowiązało się w umowie stałej.

Sankcje występują również przy najmie pojazdów samochodowych z obsługą (§31 do 38 regulaminu samochodowego). Za niedotrzymanie

¹³ Regulamin zarobkowego przewozu i spedycji w ciężarowym transporcie samochodowym (zał. do rozp. Ministra Komunikacji z dnia 24 V 1960 r. — Dz. U. nr 31, poz. 174).

¹⁴ Załącznik nr 1 do § 4 Taryfy towarowej transportu samochodowego i spedycji (Dz. T. i ZJK. 1960, nr i5, poz. 21 z późniejszymi zmianami).

terminu podstawienia zamówionego pojazdu w wypadkach, za które przedsiębiorstwo transportowe odpowiada, uiszcza ono najemcy „opłaty” w wysokości ustalonej w taryfie za przetrzymanie pojazdu, czyli tzw. „postojowe” (§ 38 ust. 6 regulaminu samochodowego).

Stosownie do § 19 regulaminu samochodowego czynności załadowania i wyładowania, wykonywane przez nadawcę i odbiorcę przesyłki, powinny odbyć się w czasie ustalonym dla tych czynności; za przedłużenie tego czasu pobiera się opłaty przewidziane w taryfie za przetrzymanie pojazdu („postojowe”). W odniesieniu do charakteru prawnego tych opłat wypowiedziała się Główna Komisja Arbitrażowa we wspomnianym już poprzednio orzeczeniu z dnia 24 IV 1968 r. BO-9065/67. W orzeczeniu tym ustalono, że przewidziane w § 33 ust. 5 pkt. 5 i § 34 Taryfy towarowej transportu samochodowego i spedycji opłaty należne przedsiębiorstwu transportowemu od usługobiorcy za przetrzymanie pojazdów ponad normy czasu postoju przeznaczonego na czynności ładunkowe należy traktować jak „odszkodowanie umowne”, gdyż „tkwi w nich element represji mającej stanowić dla usługobiorcy bodziec do prawidłowego postępowania w przyszłości i dążenie do stworzenia warunków umożliwiających sprawne wykonywanie czynności ładunkowych w granicach norm czasu postoju pojazdów”. Nie ulega wątpliwości, że w opłatach tych tkwią również silne elementy kompensacyjne.

Również w żegludze śródlądowej występują opłaty za przetrzymanie statku przy czynnościach ładunkowych. Opłaty te określone jako „przestojowe” w taryfie¹⁵ powinny być traktowane jak „postojowe” w transporcie samochodowym.

Poza tymi przykładowo przedstawionymi sankcjami, w których występują z różnym nasileniem czynniki kompensacyjne i represyjne, spotyka się sankcje pozbawione czynnika kompensacyjnego.

Na przykład w § 49 rozdz. II działu II Taryfy towarowej PKP, cz. II zamieszczono cennik części zamiennych i naprawy uszkodzonych wagonów towarowych oraz przyborów ładunkowych. Ceny części zamiennych i koszty robót nie podane w tym cenniku oblicza się w następujący sposób: ceny materiałów zwiększa się o 13%, koszty zaś robocizny bezpośredniej (fundusz płac) — o 61,7%. Otrzymana w ten sposób kwota zwiększona pięciokrotnie stanowi cenę części zamiennej lub koszt robót¹⁶. W tym wypadku poczwórne „zwiększenie” należy traktować jak karę łączną (kumulatywną), resztę zaś jak odszkodowanie. Ze względu na to, że kodeks cywilny nie przewiduje kar łącznych, wydaje się, iż do wspomnianego „zwiększenia” nie należałoby stosować art. 485 k.c.

¹⁵ § 18 Taryfy towarowej żeglugi śródlądowej dla płatników krajowych (Dz. T. i Z.K. 1960, nr 12, poz. 76).

¹⁶ Dz. T. i Z.K. 1968, nr 14 poz. 62.

III. ODRĘBNA REGULACJA Z ART. 106 DO 111 DKP

Jak już poprzednio wspomniano, przepisów kodeksu cywilnego o karach umownych nie stosuje się do kar określonych w art. 106 i 107 DKP. Dla nich stworzono odrębną, samodzielną regulację prawną, zawartą w rozdziale 4 tytułu VI DKP (art. 106 - 111).

Dekret ten wszedł w życie jeszcze w okresie obowiązywania kodeksu zobowiązań¹⁷, w którym nie zastosowano określenia „kara umowna”. Natomiast w art. 82 do 85 tego kodeksu uregulowana została instytucja odszkodowania umownego. Stąd też dla stworzenia samodzielnej i pełnej regulacji dotyczącej określonej grupy kar umownych w transporcie kolejowym zastrzeżono wyraźnie w art. 108 ust. 2 DKP, że do kar tych nie znajdują zastosowania przepisy prawa cywilnego o odszkodowaniach umownych.

Po wejściu w życie kodeksu cywilnego wysuwano wątpliwości co do tego, czy art. 108 ust. 2 DKP pozostał w mocy wobec art. II § 1 przepisów wprowadzających kodeks cywilny¹⁸. W razie uznania, że art. 108 ust. 2 DKP istotnie utracił moc obowiązującą, do kar umownych określonych w art. 106 i 107 DKP znalazłby zastosowanie art. 485 k.c., a w konsekwencji przepisy kodeksowe o karze umownej¹⁹.

Sugestia taka nie znajduje jednak uzasadnienia w obowiązującym prawie. Wprawdzie według art. II § 1 przepisów wprowadzających, z dniem wejścia w życie kodeksu cywilnego utraciły w zasadzie moc wszelkie przepisy dotyczące przedmiotów w nim unormowanych, jednakże od tej zasady przewidziano szereg wyjątków w dalszych artykułach wspomnianych przepisów wprowadzających.

Dalsze obowiązywanie całego DKP, a zatem także jego art. 108 ust. 2, znajduje podstawę w art. VIII § 1 pkt. 2 przepisów wprowadzających, który stanowi, że w mocy pozostają przepisy dotyczące przedmiotów unormowanych w kodeksie, o ile mają charakter przepisów szczególnych. Nie ulega wątpliwości, że przepisy DKP mają charakter przepisów szczególnych w stosunku do ogólnych norm prawnych dotyczących umowy przewozu (art. 775 k.c.) oraz niektórych innych przepisów kodeksu cywilnego.

Dla utrzymania w mocy całego DKP wystarczyło sformułowanie generalne zawarte w art. VIII § 1 ust. 2 przepisów wprowadzających i nie zachodziła potrzeba wyraźnego wyszczególnienia tego dekretu w art. VIII § 2 tych przepisów, zwłaszcza że lista aktów normatywnych w nim wy-

¹⁷ D. U. 1933, nr 82, poz. 598 z późniejszymi zmianami.

¹⁸ Dz. U. 1964, nr 16, poz. 94.

¹⁹ J. Szwaja, *Kara umowna a roszczenie odszkodowawcze*, PiP 1965, z. 8-9; tenże, *Kara umowna według kodeksu..*, op. cit., s. 131 i 133. W. Górski (*Prawo przewozowe*, Warszawa 1973, s. 291) uznaje, że art. 108 DKP pozostał w mocy.

mienionych nie miała charakteru taksatywnego („w szczególności pozostają w mocy”).

Taka wykładnia znalazła zresztą pośrednio aprobatę w orzecznictwie arbitrażowym. Główna Komisja Arbitrażowa we wspomnianym już poprzednio orzeczeniu z dnia 24 IV 1968 r. BO-9065/67 uznała dopuszczalność miarkowania kar umownych w transporcie samochodowym, wychodząc z założenia, że w taryfie samochodowej brak przepisu wyłączającego zastosowanie do tych kar kodeksu cywilnego — analogicznie do art. 108 DKP.

Według art. IX § 1 przepisów wprowadzających kodeks cywilny w przypadku, gdy obowiązujące przepisy powołują się na uchylone postanowienia dotyczące przedmiotów unormowanych w kodeksie albo odsyłają ogólnie do przepisów prawa cywilnego, stosuje się odpowiednio w tym zakresie przepisy kodeksu cywilnego. Na tej podstawie należy przyjąć, że z chwilą wejścia w życie kodeksu cywilnego przepisy o odszkodowaniu umownym, zawarte w uchylonych art. 82 do 85 kodeksu zobowiązań zostały zastąpione przez art. 483 do 485 k.c. i że tych ostatnich nie należy stosować do kar umownych określonych w art. 106 i 107 DKP.

Wyłączenie spod systemu kodeksu cywilnego kar umownych określonych w art. 106 i 107 DKP powoduje w szczególności, że kary te nie muszą mieć nawet częściowo charakteru kompensacyjnego (mogą mieć charakter kar łącznych) i nie podlegają miarkowaniu na podstawie art. 484 § 2 k.c., przy czym dłużnik nie może się uchylić od ich zapłacenia na podstawie takich ogólnych przesłanek prawa cywilnego, jak brak winy lub zajście okoliczności zwalniających go od odpowiedzialności z tytułu ryzyka.

Wysokość kar umownych wynika z odpowiednich uchwał Rady Ministrów²⁰. Kary ustalono w określonych kwotach pieniężnych bądź też w nawiązaniu do kwoty należności przewozowych.

W art. 106 określono przypadki, w których kolej obowiązana jest do zapłacenia kary umownej nadawcy albo odbiorcy przesyłki, zależnie od okoliczności. Kolej płaci te kary za różne uchybienia w kooperacji przy podstawianiu wagonów towarowych próżnych lub ładownych, a mianowicie za niepodstawienie wagonu do załadowania (10 zł), zwłokę w podstawieniu (5 zł.), podstawienie w stanie zanieczyszczonym (30 zł), zwłokę w przygotowaniu przesyłki wagonowej do odbioru (3,6 i 12 zł za 1 godz. — progresywnie w kolejnych okresach zwłoki), niepodstawienie wagonu do przewozu marszrutowego (200 zł).

Kary te spełniają lub powinny spełniać funkcję kompensacyjną oraz z różnym nasileniem funkcję represyjną. Funkcja represyjna występuje

²⁰ Uchwały Rady Ministrów: nr 549/53 z 14 VII 1953 r. (Mon. Pol. nr A-72, poz. 864); nr 964 z 10 XII 1955 r. (Mon. Pol. nr 123, poz. 1602); nr 306 z 14 IX 1960 r. (Mon. Pol. nr 74, poz. 341); nr 50 z 29 I 1963 r. (Mon. Pol. nr 7, poz. 35).

stosunkowo silnie przy progresywnych karach za zwłokę w przygotowaniu przez kolej przesyłki do odbioru.

Kary z art. 106 DKP są karami wyłącznymi, z wyjątkiem kary za podstawienie wagonu w stanie zanieczyszczonym, która ma charakter kary łącznej (art. 37 ust. 3 DKP). Obowiązek zapłacenia każdej kary został uzależniony od powstania okoliczności i spełnienia warunków wynikających z przepisów, a niekiedy nawet z orzecznictwa arbitrażowego o znaczeniu precedensowym²¹.

Stosownie do art. 108 ust. 1 DKP kary określone w art. 106 i 107 tego dekretu „podlegają zapłacie niezależnie od obowiązku uiszczenia różnicy kosztów przewozu, pokrycia wszelkich szkód wyrządzonych kolei oraz (niezależnie od odpowiedzialności karnej”. Wynika stąd, że kary należne kolei mogą mieć charakter kar łącznych (kumulatywnych), w przeciwieństwie do większości kar płaconych przez kolej usługobiorcom, gdyż prawo do żądania odszkodowania niezależnie od kary umownej przyznano jedynie kolei.

Kolej ma prawo pobrania kar umownych w art. 107 DKP za naruszenie przez usługobiorców najważniejszych zasad prawidłowej kooperacji w transporcie towarowym. Kolej pobiera kary za przetrzymanie wagonu towarowego ponad określony termin, zróżnicowane zależnie od granicy obciążenia wagonu i jego przynależności, czasu, miejsca i przyczyny przetrzymania oraz sposobu ewidencjonowania postoju wagonów. Również kary umowne za odwołanie zamówionego wagonu są zróżnicowane zależnie od granicy obciążenia wagonu, momentu odwołania itp.

Na podstawie art. 107 DKP usługobiorcy obowiązani są ponadto zapłacić kary za niewykorzystanie wagonu do granic normy ładunkowej (5 zł za każdą niedoładowaną tonę), niewykonanie miesięcznego planu załadunku określonych towarów (3 zł za każdą nie załadowaną tonę), zerwanie marszruty (200 zł od pociągu), nieoczyszczenie terenu, na którym odbyły się czynności ładunkowe (30 zł od wagonu), nieoczyszczenie wagonu przez odbiorcę (30 zł), naruszenie przepisów o zakazie ponownego nadania przesyłki lub zmianę jej stacji przeznaczenia (200 zł od wagonu).

Przewidziano również kary umowne za niezachowanie przez nadawcę środków ostrożności przewidzianych w przepisach, w szczególności przez zatajenie charakteru przedmiotów wyłączonych od przewozu lub niezachowanie warunków bezpieczeństwa przy przedmiotach niebezpiecznych,

²¹ Na przykład przewidziana w obowiązujących przepisach sankcja w postaci obowiązku zapłaty przez kolej kary za niepodstawienie wagonów objętych pięciodniowym planem przewozów ma zastosowanie w przypadku, gdy kolej nie podstawiała wagonów objętych miesięcznym planem przewozów, orzeczenie GKA z 201V 1960 r. RN-26/60 — OSPiKA 1960, nr 10). Lista towarów dla których kolej obowiązana była podstawiać wagony na podstawie planów pięciodniowych bez osobnego zamówienia została ustalona w zarządzeniu Przewodniczącego PKCPG z 27 I 1954 r. (Mon. Pol. nr A-14, poz. 300; zm. Mon. Pol. nr A-48, poz. 067).

przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych (stawki za 1 kg, zróżnicowane zależnie od stopnia niebezpieczeństwa) oraz za przeciążenie wagonu załadowanego przez nadawcę (sześciokrotne przewoźne za nie-dopuszczalną nadwyżkę wagi).

Za wadliwe dane w liście przewozowym, mogące spowodować obniżenie należnych kolei opłat, kara umowna wynosi podwójną różnicę między opłatami opartymi na wadliwych danych a opłatami należnymi zgodnie ze stanem rzeczywistym (pod względem wagi, liczby sztuk, zawartości itp.).

Podobnie jak przy karach z art. 106 DKP obowiązek usługobiorcy do zapłacenia kolei każdej kary uzależniony jest od powstania określonych okoliczności i spełnienia warunków przewidzianych w przepisach lub w orzecznictwie arbitrażowym²².

Stosownie do art. 108 ust. 1 DKP kary umowne z art. 107 tego dekretu mogłyby spełniać wyłącznie funkcje represyjne jako kary łączne (kumulatywne), gdyż kolej jest uprawniona do domagania się odszkodowania na zasadach ogólnych, niezależnie od tych kar. Jednakże w wielu wypadkach określenie wysokości powstałej szkody jest niezmiernie utrudnione i w praktyce raczej niewykonalne. Dlatego też w niektórych karach umownych z art. 107 DKP występuje z natury rzeczy oprócz elementu represyjnego także element kompensacyjny. Dotyczy to m.in. kary za przetrzymanie wagonu, odwołanie zamówienia wagonu, niewykonanie miesięcznego planu załadunku itp. Elementy represyjne uwydatniają się szczególnie silnie w progresywnych stawkach kary za przetrzymanie wagonu²³.

W szeregu wypadków określonych w art. 107 DKP kolej, oprócz kary umownej, pobiera jedynie odpowiednie opłaty taryfowe, uzyskując w ten sposób należy jej ekwiwalent pieniężny. Dotyczy to m.in. wypadków niewykorzystania wagonu do granic normy ładunkowej, nieoczyszczenia wagonu przez odbiorcę itp.

W praktyce możliwość dochodzenia odszkodowania, niezależnie od kary umownej, występuje głównie wtedy, gdy szkoda polegająca na zniszczeniu lub uszkodzeniu urządzeń lub przesyłek wynika wskutek przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę albo nadania do przewozu przedmiotów niebezpiecznych przy zatajeniu ich charakteru, gdy chodzi o przedmioty wyłączone od przewozu, bądź niezachowania środków ostrożności w odniesieniu do przedmiotów dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych.

²² Por. np. orzeczenie GKA z 31 III 1965 r. BO-2204/65 (PUG 1965 nr 12), orz. GKA z 31 V 1967, BO-13133/60 (OSPİKA 1968 nr 5), orz. GKA z 80 VI 1969, BO-5359/69 (OSPİKA 1970 nr 6).

²³ Kary te podwyższane są dwu- i trzykrotnie w razie nadmiernego nagromadzenia się przesyłek (art. 49 DKP), a pięciokrotnie w okresie szczytów przewozowych.

W art. 109 DKP i przepisach wykonawczych do tego artykułu wprowadzono swoisty system egzoneracyjny, określając w sposób taksatywny wypadki, w których dłużnik (kolej albo usługobiorca) jest zwolniony od zapłacenia kary umownej danego rodzaju. System ten nie pokrywa się z ogólnymi przesłankami prawa cywilnego dotyczącymi ekskulpacji czy egzoneracji. Na przykład kolej jest zwolniona od kary umownej za niepodstawienie wagonu oraz za zwłokę w podstawieniu w razie pożaru, zamieci śnieżnej i powodzi, a ponadto w razie awarii powodujących wstrzymanie pracy powyżej 24 godzin oraz w kilku innych jeszcze sytuacjach.

Przewidziano ponadto, że w określonych przypadkach minister komunikacji lub sama kolej mogą w uwzględnieniu wniesionej reklamacji zastosować zwolnienie od niektórych kar umownych lub ich zmniejszenie (ust. 5-7 przepisów wykonawczych do art. 109 DKP).

W szczególności, w wyjątkowo uzasadnionych przypadkach kolej może, na skutek pisemnej reklamacji, zwolnić od kary lub zwrócić w całości lub części karę umowną za przetrzymanie wagonu pod załadunkiem lub wyładunkiem (ust. 5 wspomnianych przepisów wykonawczych). Stosownie do wykładni Głównej Komisji Arbitrażowej za wyjątkowo uzasadniony przypadek może być w tym zakresie uznane każde zdarzenie niezależne od woli stron, uniemożliwiające terminowe wykonanie czynności ładunkowych²⁴.

Wypada zwrócić uwagę na środki, jakie w NRD zastosowano dla wzmocnienia rygoru opłaty kolejowego postojowego, kolejowej opłaty za dokonanie przeekspediowania (ponownego nadania) przesyłki wagonowej oraz za przetrzymanie jednostek taboru w transporcie samochodowym i żegludze wodnej śródlądowej, nadając im charakter tzw. „sankcji cenowych” (*Preissanktionen*)²⁵. Instytucja sankcji cenowych została uregulowana w ustawie o umowach (*Vertragsgesetz*) z dnia 25 II 1965 r.²⁶

Stosownie do § 105 tej ustawy sankcje cenowe są to ustalane z góry kwoty pieniężne, które — w razie naruszenia zobowiązań wynikających z umowy gospodarczej — naprawiają powstałą szkodę 'całkowicie lub częściowo. Od kar umownych różnią się tym, że dłużnik może zwolnić się od ich zapłacenia jedynie wtedy, gdy naruszenie zobowiązania zostało spowodowane przez kontrahenta dłużnika albo powstało wskutek siły wyższej (§ 53, 83 i 105 ustawy o umowach)²⁷.

²⁴ Orzeczenie GKA z 22 V 1970, BO-2663/70 (OSPika 1971 nr 4).

²⁵ Verordnung über die Leitung, Planung und Zusammenarbeit beim Güterverkehr — § 22 (Gesetzblatt 4973, cz. I, s. 233).

²⁶ Gesetz über das Vertragssystem in der sozialistischen Wirtschaft (Gesetzblatt 1965, cz. I, s. 107).

²⁷ Za siłę wyższą (*unabwendbare Gewalt*) uznano zdarzenie, którego nie można było przewidzieć i któremu partner ani inna osoba nie mogła zapobiec nawet przy użyciu wszelkich środków, odpowiadających obecnemu stanowi wiedzy i techniki (§ 83 ustawy o umowach).

IV. UWAGI KOŃCOWE

Jak wynika z poprzednich omówień, system stosowanych w transporcie sankcji o charakterze kar umownych daleki jest od jednolitości. Po między poszczególnymi sankcjami w obrębie tej samej gałęzi transportu oraz w różnych jego gałęziach zaznaczają się poważne różnice co do terminologii, konstrukcji poszczególnych sankcji i ich funkcji, ekskulpacji czy egzoneracji, zastosowania przepisów kodeksu cywilnego o karach umownych itp.

Występują też znaczne różnice co do listy stanów faktycznych objętych sankcjami w poszczególnych gałęziach transportu. Najobszerniejsza lista i najbardziej szczegółowa regulacja prawna zawarte są w prawie kolejowym. Wynika to niewątpliwie ze skomplikowanego charakteru kolejowego procesu transportowego oraz dążenia do zapewnienia w drodze normatywnej szczególnie ścisłej i efektywnej kooperacji pomiędzy przewoźnikiem a jego klientelą w zakresie przewozów kolejowych, mających podstawowe znaczenie dla życia gospodarczego kraju.

Nasuwa się postulat uporządkowania zagadnienia omawianych sankcji stosując jednolite unormowania w zakresie, w jakim okaże się to możliwe, w odniesieniu do podstawowych wykonawców planu przewozów krajowych, a mianowicie kolei, transportu samochodowego i żeglugi śródlądowej.

LES SANCTIONS TRAITÉES COMME LES PEINES CONVENTIONNELLES
DANS LE TRANSPORT NATIONAL DE MARCHANDISES

R é s u m é

Le rendement, la rapidité, la sécurité et l'efficacité de transport de marchandises dans un grand degré dépendent de la coopération congrue des transporteurs et des unités qui commandent des moyens de transport (expéditeurs en avenir) et des destinataires d'expéditions. Les dommages causés par les obligations négligées par les unités coopérantes peuvent être indemnisés selon les principes généraux ou par la rémunération des sommes traitées comme peines (amendes) conventionnelles. L'application de ce dernier moyen est particulièrement opportune à ce moment-là, où la détermination étroite de taux montants de réparation est difficile ou bien impossible. Outre la fonction de procès et la compensation, les sanctions traitées comme les peines conventionnelles exercent la fonction de repression dont l'intensification augmente à mesure du montant de la somme de sanction au dessus du dédommagement moyen en admettant que l'action stimulante progresse et augmente relativement dans le but de l'exécution réelle de l'obligation.

A la base de l'article 485 du code civil, les sanctions évoquées ci-dessus ont été soumises aux dispositions du code civil concernant les peines conventionnelles. Ces dispositions du code font, pour les sanctions évoquées, comme si la partie générale, néanmoins, elles ne peuvent être appliquées que convenablement et non généralement et sans conditions.

On a exclu de l'application des dispositions du code portant sur les peines conventionnelles, les sanctions de l'article 106 et 107 du décret concernant le transport des envois et des personnes par le chemin de fer. On a créé pour ces sanctions (les peines conventionnelles) une régulation indépendante distinctive et séparée dans l'article 106 à 111 du même décret.

Le système des sanctions appliquées dans le transport est loin d'être uniforme. Il se pose le postulat d'uniformiser dans la mesure du possible — les principes, la terminologie etc., dans le transport de chemin de fer, le transport routier et dans la navigation fluviale intérieure.