

JACEK NAPIERAŁA

UWAGI W SPRAWIE ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA W NOWYM PRAWIE PRZEWOZOWYM

I

1. W uzasadnieniu rządowego projektu nowego prawa przewozowego¹ czytamy między innymi: „ustawa powinna objąć normy prawne dotyczące zagadnień, które można uregulować w sposób jednolity” (podkr. J. N.), a także, że „podstawowe znaczenie regulacji kompleksowej polega w szczególności na ujednoczeniu zasad odpowiedzialności (podkr. J. N.) przewoźników oraz zasad dochodzenia roszczeń”. Dodać należy, iż konieczność ujednoczenia tych zasad wynikała również z faktu znacznego zróżnicowania reguł odpowiedzialności w przepisach dotyczących poszczególnych rodzajów transportu².

Okoliczność, że omawiana instytucja prawna 1) nadaje się do ujednoczenia, 2) powinna być uwzględniona w regulacji kompleksowej oraz 3) wymaga ujednoczenia z powodu (nie znajdującego merytorycznego uzasadnienia i utrudniającego stosowanie tej instytucji w praktyce) zróżnicowania, nie przesądza jeszcze jej treści. Merytoryczne rozwiązania zasad odpowiedzialności przewoźnika powinny z jednej strony uwzględniać dyrektywę nakazującą takie usytuowanie zobowiązanego, aby był „uczulony na ryzyko strat”³. Z drugiej strony natomiast ustawodawca musiał brać pod uwagę, iż podstawową zasadą regulacji prawnej obrotu umownego jest utrzymanie równowagi interesów obu stron⁴, jak i to,

¹ Druk nr 454 z 16 IV 1984 r., s. 3. Nowa ustawa z dnia 15 XI 1984 r. „prawo przewozowe” opublikowana została w Dz. U. nr 53 z 84 r., poz. 272.

² Dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami z 24 XII 1952 r. (Dz. U. 1953, nr 4, poz. 1) — zwany w skrócie DKP; Regulamin zarobkowego przewozu osób i bagażu oraz najmu pojazdów w osobowym transporcie drogowym (Dz.U. 1962, nr 56, poz. 282); Regulamin zarobkowego przewozu i spedycji w ciężarowym transporcie samochodowym (skr: regulamin samochodowy) — Dz.U. 1960, nr 31, poz. 174; ustawa z 31 V 1962 r. prawo lotnicze (Dz.U. nr 32, poz 153); Regulamin przewozu przesyłek przez PSK (Dz. TiZ.K. 1969, nr 27, poz. 116).

³ S. Buczkowski, *Zobowiązania i odpowiedzialność w uspołecznionym obrocie*, Państwo i Prawo 1963, z. 5-6, s. 813.

⁴ T. Pajor, *Odpowiedzialność dłużnika za niewykonanie zobowiązania*, Warszawa 1982, s. 57.

że zazwyczaj „przepisy przewozowe przewidują swoiste rozłożenie ryzyka (podkr. J. N.) przewozowego na obie strony”⁵. Celem niniejszych uwag jest ustalenie w jaki sposób ryzyko to zostało przez ustawodawcę rozłożone na przewoźnika i jego kontrahentów w nowym prawie przewozowym. Pod tym kątem przeanalizowane zostaną wybrane zagadnienia z zakresu kontraktowej odpowiedzialności przewoźnika zarówno o charakterze ogólniejszym, jak i dotyczące poszczególnych rodzajów uprawnień przysługujących podmiotom korzystającym z usług przewozowych. Takie ujęcie umożliwi i usprawiedliwi zarazem omawianie równocześnie odpowiedzialności z tytułu nienależytego wykonania umowy przewozu osób, jak i umowy przewozu rzeczy.

2, Jednolitość reguł odpowiedzialności sprzyja również integracji systemu transportowego. Aktualnie nie powinny być zatem zgłaszane np. obawy w stosunku do tzw. przewozu kombinowanego, że „od momentu wysyłki towaru aż do odbioru w grę mogą wchodzić różne ustawy przewozowe, które w sposób niejednolity ujmują przesłanki wyłączenia odpowiedzialności”⁶. Jednolitość tych przesłanek nie może być w szczególności naruszona poprzez rozporządzenie ministra komunikacji wydane w trybie art. 56 ust. 2 pkt 4 lit. a) prawa przewozowego. Wydane w tym trybie szczególne warunki przewozu przez wyznaczonego przewoźnika posługującego się podwykonawcami lub przez kilku przewoźników mogą bowiem ustalać tylko takie kwestie jak np. „punkty przeładowania, rodzaje i wielkości rzeczy dopuszczonych do przewozu oraz sposób ich przygotowania”.

W ustawie rozstrzygnięty został również wielce kontrowersyjny w doktrynie prawa przewozowego spór w sprawie przedawnienia roszczeń regresowych w stosunkach między przewoźnikami. Nowa ustawa — podobnie jak art. 789 k.c. — przewiduje dwie reguły odpowiedzialności w wypadku wykonywania przewozu przez różnych przewoźników. Po pierwsze, odpowiedzialność „za ich czynności jak za swoje własne” w wypadku, gdy przewoźnik powierzy wykonanie przewozu innym przewoźnikom na całej przestrzeni przewozu lub jej części (art. 5). Po drugie, odpowiedzialność solidarną, w wypadku, gdy przewóz wykonywany jest przez kilku przewoźników tej samej lub różnych gałęzi transportu, na podstawie jednej umowy przewozu i jednego dokumentu przewozowego (art. 6). W praktyce pojawił się problem na tle stosowania art. 793 k.c., który to przepis mówi o roszczeniach przysługujących przewoźnikowi „przeciwko innym przewoźnikom, którzy uczestniczyli w przewozie przesyłki”. Posługując się uzasadnieniem orzeczenia GKA z 23 VI 1982 r.

⁵ M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974, s. 235.

⁶ K. Kruczałak, „Siła wyższa” jako okoliczność zwalniająca przewoźnika od odpowiedzialności, *Problemy Prawa Przewozowego* 1979, nr 1, s. 53.

wydanego w trybie rewizji nadzwyczajnej⁷ można przyjąć, że problem sprowadza się do ustalenia czy zakwalifikowania stosunku przewozu jako stosunku pomiędzy przewoźnikami. Wystarczy tu stwierdzenie, że co najmniej dwa podmioty uczestniczące w przewozie posiadają status przewoźnika czy też decydujące znaczenie ma charakter w jakim podmiot ten występuje w konkretnym stosunku zobowiązaniowym. W przytaczanym orzeczeniu GKA stoi na stanowisku, że „stosunek prawny istniejący pomiędzy PSK i Koleją na podstawie umowy przewozu przesyłki wagonowej z drobnicą nie jest stosunkiem pomiędzy dwoma przewoźnikami (podkr. J. N.) lecz stosunkiem pomiędzy nadawcą (odbiorcą) przesyłki i przewoźnikiem”. Oznacza to w konsekwencji, że takie kwestie jak zabezpieczenie roszczeń odszkodowawczych w stosunku do przewoźnika, obowiązek wyczerpania drogi reklamacji, wymagalność i termin przedawnienia roszczeń oraz zawieszenie biegu terminu przedawnienia rozstrzygane powinny być nie w oparciu o art. 793 k.c., lecz odpowiedni przepis dekretu z 1952 r. Taka interpretacja spotkała się z krytyką części doktryny prawa przewozowego. Szczególnie zainteresowane w odmiennym uregulowaniu tej kwestii było Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej, które przy wykonywaniu przewozów musi korzystać z usług innych przewoźników\ Skuteczne interwencje tego przedsiębiorstwa przyczyniły się do zmiany projektu rządowego ustawy w tej kwestii⁸. Obecnie zatem, zgodnie z art. 78 prawa przewozowego, roszczenia przysługujące przewoźnikowi przeciwko innym przewoźnikom odnoszą się zarówno do stosunków uregulowanych w art. 6 tej ustawy, jak i sytuacji opisanej w art. 5. Art. 78 rozstrzygnął również kwestię (dotychczas sporną) obligatoryjnego postępowania reklamacyjnego stwierdzeniem, iż do omawianych roszczeń art. 75 ust. 1 ustawy nie stosuje się.

3. Zgodnie z art. 1 ustawa reguluje przewóz osób i rzeczy wykonywany na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników. Przepisy o odpowiedzialności przewoźnika mogą również znaleźć odpowiednie zastosowanie do przewozu nieodpłatnego wykonywanego przez przewoźnika (art. 1 ust 2), jak i przewozów wykonywanych w ramach próżnych przebiegów przez posiadaczy pojazdów samochodowych nie będących przewoźnikami (art. 89). Wpływ na zakres odpowiedzialności przewoźnika mogą mieć również przepisy wykonawcze szczególne oraz k.c. (art. 90) w sprawach nie uregulowanych w tych przepisach. Ponadto w zakresie szczegółowych instytucji niezbędne może okazać się sięganie do regulacji dotyczących innych gałęzi transportu,

⁷ Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 11/83, poz. 1588.

⁸ Por. informacje zamieszczone w: *Materiały szkoleniowe z zagadnień prawnych PSK*, Warszawa 1982, Nr 20 s. 122 i n. oraz nr 21 z 1983 r., s. 213 i n.

np. do prawa morskiego, przy ustalaniu odpowiedzialności przewoźnika w związku z awarią wspólną (art. 91).

Ustawa przewiduje również (art. 10), że poza przewozem osób i rzeczy przewoźnik może świadczyć inne odpłatne usługi związane z przewozem, a w szczególności usługi spedycyjne, czynności ładunkowe, przechowywanie rzeczy podróŜnych, przechowywanie lub składowanie przesyłek, wynajmowanie placów, magazynów i środków transportowych. Jeżeli usługi te wykonywane będą na podstawie odrębnych umów wówczas o treści powołanych stosunków zobowiązaniowych decydować mogą „warunki świadczenia usług” wydane na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy. W praktyce może jednak pojawić się problem sygnalizowany już zresztą przez doktrynę prawa przewozowego: f. . .] „przedsiębiorstwa te zobowiązują się bowiem świadczyć wszystkie omawiane tu usługi najczęściej na podstawie jednej tylko umowy (podkr. J. N.) zawartej z klientem”⁹, a umowa o łączne świadczenie różnych usług (np. przewozowych, spedycyjnych, składowych) „ma charakter umowy mieszanej i nie może być traktowana jako umowa przewozu”¹¹. W każdym razie wydaje się, iż nie straciła na aktualności teza GKAⁿ, zgodnie z którą prawa i obowiązki przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego, wykonującego na zlecenie zamawiającego tak usługi spedycyjne, jak i przewozowe, należy oceniać zarówno wg przepisów normujących stosunki prawne w zakresie spedycji, jak i w zakresie przewozu. „Odrębność” umowy o usługi inne niż przewozowe, o których mówi art. 10 ust. 2 ustawy nie oznacza z pewnością wymogu sporządzenia tej umowy w formie odrębnego dokumentu. Inny problem może natomiast wyłonić się, gdy usługi te nie będą mogły być traktowane jako „odrębne”, lecz jako „uboczne” („dodatkowe”¹²), wykonywane „w ramach” umowy przewozu. Czy w takiej sytuacji będzie można w drodze analogii stosować również przepisy „warunków świadczenia usług”, o których mowa w art. 10 ustawy. Wydaje się, że tak, przynajmniej jeżeli chodzi o wyznaczenie treści praw i obowiązków przewoźnika wykonującego te usługi¹³.

4. O niewykonaniu względnie nienależytym wykonaniu umowy przewozu można mówić od momentu, gdy strony umowę taką zawarą. Zgodnie z art. 47 ustawy umowę przewozu uważa się za zawartą z chwilą,

⁹ P. Koppa, L. Ogiegło, *Kwalifikacja prawna umowy o łączne świadczenie usług spedycyjnych, przewozowych i składowych w krajowym transporcie drogowym*, Prace Naukowe U. Śl. 1975, nr 68, s. 59.

¹⁰ Ibidem, s. 63.

¹¹ Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 11/77, poz. 1287.

¹² Por. w tej kwestii J. Napierała, *Przechowywanie towarów przez przedsiębiorstwa transportowe*, Problemy Prawa Przewozowego 1982, nr 3, s. 90 i n.

¹³ Por. propozycje Z. Kwaśniewskiego w: *Umowa spedycji z mieszanym świadczeniem spedytora*, Biuletyn Ekonomiczny MHZ nr 3/77, s. 1 i n.

gdy przewoźnik przyjął do przewozu rzeczy i list przewozowy. Niestety, ustawodawca wyraźnie zadekretował realny charakter umowy przewozu, mimo iż konstrukcja ta „nie legitymuje się żadnymi prawdziwymi potrzebami, jest sztuczna, stwarza sytuacje nielogiczne i powinna być usunięta z polskiego prawa transportowego”¹⁴. Celności przytoczonej wypowiedzi nie może podważyć fakt, iż zgodnie z art. 37 ust. 2 ustawy przyjęcie przez przewoźnika zamówienia na przewóz stanowi dowód zawarcia umowy przedwstępnej. Dopuszczenie bowiem możliwości zastąpienia zawarcia przyrzeczonego kontraktu realnego przez orzeczenie sądu lub komisji arbitrażowej jest faktycznym obejściem realnej konstrukcji danej umowy¹⁵.

II

1. O rozkładzie „ryzyka przewozowego”, o którym była mowa na wstępie, można mówić analizując różnego rodzaju uprawnienia przysługujące kontrahentom przewoźnika w wypadku niewykonywania lub nie należytego wykonywania usług przewozowych. Wśród uprawnień zmierzających do odpowiedniego przekształcenia stosunku prawnego zwraca uwagę uprawnienie zmierzające do „konwalidacji” świadczenia poprzez tzw. wykonanie zastępcze. Uprawnienie to ma na celu zabezpieczenie realizacji głównego interesu podróźnego jakim jest przejazd do stacji przeznaczenia w odpowiednim czasie. I tak — zgodnie z art. 18 ustawy — jeżeli przed rozpoczęciem przewozu lub w czasie jego wykonywania zaistnieją okoliczności uniemożliwiające jego wykonanie zgodnie z treścią umowy, przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o tym podróźnych oraz zapewnić im bez dodatkowej opłaty przewóz do miejsca przeznaczenia przy użyciu własnych lub obcych środków transportowych. Samo sformułowanie przepisu nie powinno budzić zastrzeżeń. Zastrzeżenia budzi natomiast art. 34 ust. 2 pkt 2 ustawy, zgodnie z którym minister komunikacji może określać szczególne warunki wykonywania przewozów zastępczych. Brak szczegółowych przepisów w tej kwestii¹⁶ nie powinien być traktowany jako okoliczność utrudniająca lub wręcz unie-

¹⁴ J. Hołowiński, Recenzja pracy W. Górskiego (*Umowa o przewóz towarów w świetle przepisów kodeksu cywilnego*, Szczecin 1967), *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 1969, z. 3, s. 321. Por. w tej kwestii przede wszystkim cenne uwagi M. Sośniaka w: *Konsensualność umowy przewozu towarów na tle cywilistycznej doktryny umów realnych*, *Problemy Prawa Przewozowego* 1983, nr 6, s. 9 i n.

¹⁵ Tezę tę uzasadniam szerzej w: *Umowa składu*, Poznań 1981, s. 34 i n.

¹⁶ Znamienne jest, iż nic na ten temat nie mówi projekt rozporządzenia ministra komunikacji w sprawie wykonania przepisów ustawy — prawo przewozowe przedłożony razem z projektem ustawy jako materiał informacyjny. (Por. przypis 1).

możliwiająca realizację uprawnień podróźnych do przewozów zastępczych. Przeciwnie, zarówno przy stosowaniu art. 18, jak i precyzowaniu jego treści w trybie „szczególnych warunków wykonywania przewozów zastępczych”, odpowiednie organy winny mieć na uwadze, iż intencją ustawodawcy było rozszerzenie uprawnień podróźnych w stosunku do stanu prawnego obowiązującego przed wejściem ustawy w życie¹⁷. Tak więc np. konkretyzując pojęcie „okoliczności uniemożliwiających wykonanie umowy zgodnie z jej treścią” nie można zawężyć zakresu zastosowania art. 18 do sytuacji, gdy podróźny w wyniku opóźnienia pociągu utracił połączenie z pociągiem skomunikowanym, lub gdy pociąg odwołano na całym lub częściowym jego przebiegu (tak ust. 29 przepisów wykonawczych do art. 58 DKP). Okolicznością bowiem taką będzie z pewnością również przepełnienie pociągu¹⁸. Również stosowanie art. 18 ustawy nie można zawężyć do sytuacji, gdy zdarzenia uniemożliwiające wykonanie przewozu będą przez przewoźnika zawinione¹⁹. Wskazując na inne przykłady sformułowań użytych w tym przepisie można także podkreślić, iż formuły „bez dodatkowej opłaty” nie należy odnosić tylko do przejazdu zastępczego wykonywanego na tej samej trasie lub tą samą klasą. Chodzi tu bowiem o realizację obowiązku wynikającego ze zobowiązania przewoźnika, a nie o zmianę umowy, która skądinąd może powodować konieczność uiszczenia dodatkowej zapłaty.

2. Wspomniana możliwość zmiany umowy przewozu może w określonym zakresie być wykorzystana jako środek zapewniający ekwiwalentność świadczeń stron, w szczególności jeżeli podróźny nie będzie mógł skorzystać z przysługującej mu klasy środka transportowego. Wówczas może on zmienić umowę w tej części i po uzyskaniu odpowiedniego poświadczenia przez przewoźnika zażądać zwrotu różnicy należności (art. 17). Niestety, ustawa nie przewiduje uprawnień podróźnych, których realizacja prowadziłaby do dostosowania opłaty do zmniejszonej wartości świadczenia. W szczególności rażąco jest brak sankcji tego typu, gdy przewoźnik za dodatkowy standard lub „szybkość” podróży bierze dodatkową, z reguły wysoką, opłatę. Zachowała zatem aktualność uwaga, że „za najpilniejszą sprawę uznać trzeba wprowadzenie w życie zasady zwrotu podróźnemu różnicy między opłatami za przejazd pociągiem pospiesznym i osobowym, jeśli przejazd pociągiem pospiesznym trwał tyle co

¹⁷ „De lege ferenda należałoby postulować, aby zagadnienie świadczenia zastępczego potraktowane było w sposób rozszerzony w stosunku do stanu obecnego i odpowiadający współczesnym wymaganiom” Tak A. Kolarski, *Problematyka prawna przewozów zastępczych w transporcie pasażerskim*, Problemy Ekonomiki Transportu 1973, nr 2, s. 62.

¹⁸ Por. Głosę J. Mierzyńskiego do wyroku SW w Olsztynie z 5 VI 1975 r., Państwo i Prawo 1976, z. 8-9.

¹⁹ Jak w § 17 osobowego regulaminu samochodowego.

osobowym lub dłużej. Jest to bowiem problem wyjątkowo irytujący podróżnych, którzy niczego nie otrzymują w zamian za uiszczoną opłatę dodatkową za pospiech"²⁰. Podobna kwestia może wyłonić się na tle art. 14 ustawy, zgodnie z którym przewoźnik zobowiązany jest do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi. Postulat wprowadzenia w takich wypadkach kar umownych²¹ nie znalazł aprobaty ustawodawcy. W tej sytuacji wymagałby rozwinięcia wniosek, „że sankcje te należałoby oprzeć na zasadach ogólnych, zmuszając w ten sposób przewoźnika do wykonywania swoich elementarnych powinności wobec podróżnych”²². Czy nie można by w takich sytuacjach wykorzystać przepisów o skutkach niewykonania zobowiązań z umów wzajemnych żądając zwrotu części świadczenia wzajemnego?²³ W każdym razie możliwości tej nie powinien wykluczać przepis uzależniający odpowiedzialność przewoźnika za szkodę poniesioną przez podróżnego wskutek opóźnionego przyjazdu od stopnia jego winy. Możliwości takiej nie powinny również wyłączać przepisy „definiujące” pojęcie pociągu (czy innego środka komunikacji) pospiesznego uwzględniające jego prędkość zaplanowaną, a nie tą, jaka faktycznie miała miejsce²⁴.

3. Stronie umowy przewozu przysługuje również uprawnienie o charakterze niweczącym, zmierzające do zniesienia stosunku prawnego poprzez jednostronne oświadczenie woli wierzyciela²⁵. I tak np. zgodnie z art. 17 ustawy podróżny może odstąpić od umowy przewozu przed rozpoczęciem podróży albo w miejscu zatrzymania środka transportowego na drodze przewozu. Interesuje nas tutaj sytuacja, gdy odstąpienie od umowy nastąpiło z przyczyn występujących po stronie przewoźnika. Wówczas podróżnemu przysługuje zwrot należności stosowny do nie wykorzystanego świadczenia przewozowego bez potrącenia części należności (odstępno).

²⁰ J. Gospodarek, *Kolejowy przewóz pasażerski w: Obywatel — Przedsiębiorstwo* (Zagadnienia prawne świadczeń na rzecz konsumenta), Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk—Łódź 1982, s. 182.

²¹ Ibidem, s. 179.

²² M. Sośniak, *Prawo*, s. 194.

²³ Por. np. art. 495, gdzie „zwrot otrzymanego świadczenia stanowi pewien szczególny przypadek zwrotu nienależnego świadczenia”. Tak A. Ohanowicz w: *System Prawa cywilnego* T. III, cz. 1, Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk—Łódź 1981, s. 514.

²⁴ W przeciwnym razie przewoźnik miałby otwartą drogę do omijania przepisów o cenach i czerpania nieuzasadnionych korzyści.

²⁵ Mówiąc o uprawnieniach przysługujących kontrahentom z tytułu „wadliwego” wykonania usługi przewozowej posługują się podziałem tych uprawnień zaproponowanym przez S. Włodykę w: *Prawo gospodarcze. Zarys systemu, Część ogólna*, t II, Warszawa 1982, s. 340 - 341.

W nowej ustawie odnaleźć można również przepis gwarantujący podróżnemu „zwrot świadczenia nienależnego w związku z niewykonaniem umowy i powrót do stanu przedumownego”²⁶. Otóż w myśl art. 18 ust. 2 w razie przerwy w ruchu lub utraty połączenia przewidzianego w rozkładzie jazdy, podróżnemu przysługuje zwrot należności za cały przerwany przejazd, a ponadto może on bezpłatnie powrócić do miejscowości wyjazdu, chyba że przewoźnik nie ma możliwości zorganizowania takiego przewozu. To ostatnie zastrzeżenie może w praktyce znakomicie ograniczać uprawnienie podróżnego, gdy dalsza podróż stała się dla niego bezprzedmiotowa. W każdym razie na zastrzeżenie to nie może powoływać się przewoźnik wykonujący regularne przewozy na trasie interesującej podróżnego. Ponadto zwrot wydatków, jakie podróżny poniósł z tytułu opłaty za przejazd do miejscowości wyjazdu, należy się bez względu na to, czy przewoźnik ma możliwość zorganizowania takiego przewozu. Celem tego przepisu bowiem jest zagwarantowanie podróżnemu „przywrócenie do stanu przedumownego”, zarówno w sensie fizycznym (powrót do miejscowości wyjazdu), jak i majątkowym.

4. Niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania przez przewoźnika może być przyczyną powstania uszczerbku w prawnie chronionych dobrach (interesach) kontrahenta. Rozkład ryzyka ponoszenia ujemnych konsekwencji tych zdarzeń, ciężącego na stronach umowy przewozu, zależy od treści poszczególnych przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej, a więc: 1) naruszenia treści stosunku zobowiązaniowego, łączącego strony w wyniku zawartej umowy, 2) braku okoliczności uwalniającej przewoźnika od odpowiedzialności, 3) powstaniu szkody, 4) istnieniu związku przyczynowego między niewykonaniem zobowiązania a szkodą, jak i (obok wspomnianych przesłanek) 5) od treści obowiązku odszkodowawczego spoczywającego na przewoźniku. W tej kolejności omówione zostaną problemy odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika wyłaniające się przy lekturze nowego prawa przewozowego.

III

1. Aby orzec czy miało miejsce niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania należy uprzednio ustalić treść stosunku zobowiązaniowego, łączącego strony w wyniku zawartej umowy przewozu. O treści tego stosunku decydują elementy wskazane w art. 56, 385, 386 k.c.²⁷ Znaczenie tych elementów może być różne w zależności od ro-

²⁶ A. Kolarski, *Problematyka*, s. 54.

²⁷ Mierniki wynikające z art. 386 wskazują (w porównaniu z zasadami współżycia społecznego, o których mówi art. 56 k.c.) „bardziej dostosowane do potrzeb gospodarki uspołecznionej kryteria”. Z. Radwański, *Teoria umów*, Warszawa 1977, s. 206.

dzaju umowy przewozu. I tak np. ustawa nie reguluje przewozu osób i rzeczy środkami transportu morskiego, a więc z pewnością o treści stosunków zobowiązaniowych w minimalnym co najwyżej stopniu decydować będą ustalone zwyczaje. W zakresie przewozów objętych ustawą niewielkie również znaczenie mogą mieć ustalenia umowne co do sposobu wykonywania zobowiązania. Nowością w ustawie jest — co zresztą zostało podkreślone w uzasadnieniu projektu rządowego (s. 4) — wyraźne upoważnienie przewoźnika do wydawania regulaminów w rozumieniu art. 385 k.c. We wzorcu tym mogą zostać określone techniczne warunki obsługi podróży, odpraw oraz przewozu osób i przesyłek, a w szczególności organizacji sprzedaży biletów i udzielania informacji, wzory dokumentów przewozowych i sposób ich wypełniania, sposób oznaczania przesyłek, ich ładowania i zabezpieczania, zasady zamawiania środków transportowych i zawiadamiania o wydaniu lub przeszkodach w przewozie (art. 4 ust. 2). Mówiąc o elementach wyznaczających treść stosunku zobowiązaniowego należy podnieść, iż na gruncie ustawodawstwa dekretującego m. in. samodzielność jednostek gospodarczych, inna nieco rola przypadnie miernikom wynikającym z dyrektywy art. 386 k.c. Teza ta z pewnością wymagałaby szerszego uzasadnienia. W tym miejscu można jedynie, tytułem ilustracji, wskazać na widoczną zmianę linii orzecznictwa arbitrażowego przy ustalaniu zakresu pojęcia „narażenie gospodarki narodowej na stratę”²⁸.

2. Głównym zatem źródłem wyznaczającym treść stosunku zobowiązaniowego przewozu będą przepisy prawa. Analiza poszczególnych obowiązków przewoźnika składających się na treść zobowiązania nie jest celem niniejszego opracowania. Dla naszych rozważań istotne jest jedynie podkreślenie, że zakres tych obowiązków może mieć wpływ na zakres odpowiedzialności. Jeżeli bowiem przewoźnik nie podejmuje działań, do których nie jest zobowiązany, to (w wypadku odpowiedzialności za własne działanie) nie można mu postawić zarzutu bezprawności jego postępowania²⁹. Przepisy mogą określać również w jakim stopniu musi zostać naruszony interes wierzyciela, aby można mówić o niewykonaniu lub o nienależytym wykonaniu zobowiązania przewoźnika. Tak np. rozumiem sformułowanie art. 67 ust. 1 ustawy, zgodnie z którym przewoźnik nie odpowiada za tę część ubytku, która nie przewyższa normy ubytków ustalonej zgodnie z obowiązującymi przepisami.

IV

1. Przewoźnik jest zobowiązany do naprawienia szkody, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania będzie skutkiem

²⁸ Por. np. Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego 10 -11/1982, poz. 1559.

²⁹ Por. moje uwagi w pracy *Umowa składu*, s. 83 i n.

okoliczności, za które nie ponosi on odpowiedzialności. Charakter tych okoliczności ma zasadniczy wpływ na formułowanie wniosków co do zasady odpowiedzialności przewoźnika. Samo jednak określenie „zasady” odpowiedzialności nie przesądza w praktyce o zakresie rozkładu tzw. ryzyka przewozowego na strony umowy. Słuszna bowiem jest uwaga, że „poprzez odpowiednie wyznaczenie zakresu zdarzeń, za które przewoźnik odpowiada, zasada winy może się bardzo zbliżyć do zasady ryzyka [...] Z drugiej strony, zakres zdarzeń, które wyłączają odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, może być ujęty bardzo szeroko. W takim przypadku odpowiedzialność obiektywna zbliża się do odpowiedzialności na zasadzie winy”³⁰.

Rodzaje wyłączeń odpowiedzialności mogą być powiązane z określonym „typem” nienależytego wykonania zobowiązania. W praktyce najważniejsze znaczenie ma zakres odpowiedzialności przewoźnika za tzw. szkody transportowe (utrata, ubytek i uszkodzenie przesyłki) oraz za opóźnienie w przewozie. W tej kwestii istniała szczególna potrzeba ujednoczenia reguł odpowiedzialności przewoźników. Przewoźnik samochodowy bowiem mógł się uwolnić od odpowiedzialności „jeżeli szkodzie nie można było zapobiec pomimo dołożenia najwyższej staranności” (§ 28 regulaminu samochodowego). Zgodnie z art. 78 prawa lotniczego „przewoźnik lotniczy nie odpowiada, jeżeli udowodni, że przedsięwziął wszelkie możliwe środki dla uniknięcia szkody”. Kolej natomiast (art. 95 DKP) musiała w takiej sytuacji wykazać, „że szkoda powstała z winy osoby uprawnionej, z powodu zlecenia tej osoby nie wywołanego winą kolei, lub wskutek okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec”. Z kolei odpowiedzialność przewoźnika w żegludze śródlądowej oparta była o reguły kodeksu cywilnego³¹. Obok różnic w sformułowaniach cytowanych przepisów potrzebę ujednoczenia reguł odpowiedzialności uzasadniały również spory wokół interpretacji norm wynikających z tych przepisów. Znane były spory co do zasady odpowiedzialności przewoźnika lotniczego³². Sporo kontrowersji wywołała także formuła „najwyższej staranności” użyta w regulaminie samochodowym, którą krytykowano, traktując jako przejaw woli ustawodawcy „łagodzenia” odpowiedzialności przewoźnika samochodowego³³, lub która

³⁰ S. Grobel, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w towarowym międzynarodowym transporcie kolejowym i drogowym*, Problemy Prawa Przewozowego 1983., nr 5, s. 67 - 68.

³¹ P. Bubińska-Lefik, *Umowa o przewóz towarów w żegludze śródlądowej*, Problemy Prawa Przewozowego 1982, nr 3, s. 121.

³² Por. J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego w prawie międzynarodowym i krajowym*, Warszawa 1968 s. 186 i n. oraz J. Fabian, *Umowa o przewóz lotniczy*, Warszawa 1969 s. 81.

³³ J. Rajski, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika samochodowego*, Nowe Prawo 3/69, s. 414.

służyła za podstawę weryfikacji tezy o obiektywnej odpowiedzialności tego przewoźnika³⁴.

2. Dla naszych rozważań szczególne znaczenie ma treść „okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec” z uwagi na to, że pierwowzorem nowej regulacji był właśnie przepis kolejowego prawa przewozowego³⁵. Spór o treść tej przesłanki odpowiedzialności nasilił się w szczególności wówczas, gdy została ona użyta w konwencjach międzynarodowych w miejsce „siły wyższej”³⁶. Z jednej strony wprowadzenie tej zmiany widziano jako usankcjonowanie zasady winy domniemanej przewoźnika, z drugiej natomiast sformułowanie to traktowano jako swoistego rodzaju „definicję” pojęcia siły wyższej³⁷. W polskiej doktrynie prawa przewozowego przewagę mają zwolennicy poglądu, że „omawiane . . . okoliczności wyłączające odpowiedzialność kolei stanowią konkretyzację pojęcia siły wyższej w jej obiektywnym rozumieniu, a więc z pominięciem jakichkolwiek elementów subiektywnych po stronie kolei”³⁸.

Należy jednak zwrócić uwagę, iż nawet zwolennicy „obiektywniej” interpretacji analizowanej formuły uważali zarazem „że przyjęcie jej nie jest równoznaczne z postawieniem znaku równości między nią a siłą wyższą”³⁹, a w każdym razie nie przesądza o wprowadzeniu odpowiedzialności, której uzasadnieniem miałyby być ponoszenie ryzyka związanego z technicznym rozwojem transportu⁴⁰. Akceptując tę tezę należałoby przyjąć, iż w nowym prawie przewozowym nastąpiła merytoryczna zmiana, gdyż w miejsce dawnej formuły ustawodawca posłużył się pojęciem „siła wyższa”. Wydaje się, iż „zmianę” tę należy traktować jako

³⁴ M. Sośniak, *Prawo*, s. 140 i n. Por. uwagi A. Rembielińskiego, *Kontraktowa i deliktowa odpowiedzialność przewoźnika w transporcie samochodowym przy przewozie towarów*, Przegląd zagadnień prawnych w sprawach PSK 1976, nr 13, s. 53 i n.

³⁵ Należy podkreślić, iż w ogóle „w rozwoju współczesnego prawa przewozowego decydującą rolę odegrały przepisy normujące przewozy kolejowe”. Tak H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w lądowym transporcie towarów*, Warszawa 1977, s. 77.

³⁶ Chodzi o Konwencję międzynarodową o przewozie towarów kolejami (CIM) — Dz.U. 1975, nr 10, poz. 57; Konwencję o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) — Dz. U. 1962, nr 49, poz. 238; oraz o Umowie, w międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS) — Dz.T. i Z.K. 1974, nr 15, poz. 81.

³⁷ Por. literaturę polską i obcą na ten temat przytoczoną przez H. Piekarczyka w: *Podstawa zwolnienia kolei od odpowiedzialności za szkody w przesyłce*, Państwo i Prawo 1975, z. 11, s. 93 i n.

³⁸ H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika*, s. 82.

³⁹ S. Grobel, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody*, s. 75.

⁴⁰ M. Sośniak, *Prawo*, s. 127. Por. również K. Kruczalak, *Model zaostrożonej odpowiedzialności dłużnika*, *Studia Iuridica Silesiana* 1979, nr 5, s. 114 i n.

akceptację przez ustawodawcę tezy o obiektywnym charakterze odpowiedzialności przewoźnika⁴¹. W moim przekonaniu nieuzasadnione byłyby jednak doszukiwanie się w przyjętej formule, że ustawodawca zmierzał do wprowadzenia odmiennego zakresu odpowiedzialności przewoźnika w stosunku do przyjętego w wyżej przytoczonych konwencjach.

3. Przewoźnik nie ponosi również odpowiedzialności, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie towaru powstały z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, nie wywołanych winą przewoźnika. Pomimo utrzymania przez ustawodawcę wymogu zawnionego działania przewoźnika nie straciła aktualności teza, iż „winę tę [...] należy traktować w sposób uproszczony, z pominięciem elementów subiektywnych zachodzących po stronie kolei lub jej pracowników”⁴², natomiast rozstrzygnięty został spór o znaczenie winy nadawcy i odbiorcy jako okoliczności uwalniającej od odpowiedzialności. Wystarczy zatem, że towar będzie np. wadliwie opakowany, załadowany czy przesyłka zostanie źle oznakowana.

4. Można by również zastanawiać się czy okolicznością „występującą po stronie nadawcy” nie będzie nieujawniona właściwość przesyłki gdyby nie fakt, iż w nowym prawie przewozowym okoliczność ta została wskazana jako odrębna przesłanka egsoneracyjna („właściwość towaru”). Wydaje się bowiem, iż przesłanka ta obejmuje zarówno właściwości technologiczne i naturalne przesyłki, jak i wady produkcyjne, „nadawca płynu w balonie nie może podnosić zarzutu, że balon miał wadę produkcyjną (np. niedostrzegalne przy normalnych oględzinach pęcherzyki powietrza w szkle”⁴³. Podobnie jednolicie ujmuje się formuły użyte w art. 17 CMR i 27 CIM oraz art. 22 SMGS⁴⁴. Również do takiego wniosku skłania lektura art. 65 ust. 3 pkt 3 ustawy, który wprowadza szczególne reguły dowodowe w wypadku „szczególnej podatności rzeczy na szkodę wskutek wad (podkr. J. N.) lub naturalnych właściwości”. Zakładając, że przepis ten nie określa odrębnych okoliczności uwalniających przewoźnika od odpowiedzialności można przyjąć, iż wada i wadliwość naturalna to rodzaj „właściwości towaru”, o której mowa w art. 65 ust. 2. Wydaje się zatem, że przesłanka ta obejmuje „zespół cech charakteryzujących przesyłkę, które w połączeniu z zagrożeniem,

⁴¹ Przy uwzględnieniu tzw. „obiektywnej teorii” wyjaśniającej pojęcie siły wyższej.

⁴² H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika*, s. 85.

⁴³ H. Piekarczyk: „Wina” nadawcy a staranność przewoźnika jako czynniki decydujące o odpowiedzialności za szkodę w przewożonym ładunku, *Prace Prawnicze* 1972, nr 3, s. 70.

⁴⁴ S. Grobel, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody*, s. 74 i n.

jakie występuje zawsze podczas działalności transportowej, powodują zwiększone ryzyko powstania szkody"⁴⁵.

5. Wymienione w ustawie „okoliczności”, za które przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności powiązane są z reguły z określonym typem niewykonania lub nienależytego zobowiązania. Ryzyko transportowe może spoczywać na przewoźniku w większym lub mniejszym stopniu, w zależności od treści tych okoliczności. Dotyczy to również sytuacji, gdy odpowiedzialność przewoźnika oparta jest na zasadzie ryzyka. Inny bowiem zakres tego ryzyka wynika z wyżej omawianych przepisów, inny np. z art. 435 k.c. stanowiącego podstawę odpowiedzialności za życie i zdrowie podróżnych, a inny wreszcie np. w wypadku utraty lub uszkodzenia pieniędzy, papierów wartościowych, kosztowności oraz przedmiotów mających wartość naukową lub artystyczną (art. 63 ust. 5).

W niektórych sytuacjach przewidziana jest w ustawie odpowiedzialność przewoźnika na zasadzie winy. Tak np. zgodnie z art. 71 przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą z utraty, niewykorzystania lub nienależytego wykorzystania dokumentów wymienionych w liście przewozowym i do tego listu dołączonych albo złożonych u przewoźnika, chyba że nie ponosi winy. Również jeżeli szkoda powstała z winy przewoźnika odpowiada on za rzeczy, które podróżny przewozi ze sobą pod własnym nadzorem (art. 63 ust. 1). Nowa ustawa przewiduje także odpowiedzialność odszkodowawczą przewoźnika za skutki opóźnionego przyjazdu lub odwołania regularnie kursującego środka transportowego. Potrzebę uregulowania tej kwestii uzasadniano wielokrotnie w doktrynie prawa przewozowego. Podkreślano między innymi, że udzielenie przewoźnikowi „z góry absolucji za wszelkie formy nieterminowości w przewozie osób wywiera głęboko demoralizujący i antyspołeczny wpływ zarówno na staranność przewoźnika w dążeniu do przestrzegania terminowości jazdy, jak na postawę całych rzesz użytkowników transportu”⁴⁶. Czy stan ten ulegnie zmianie po wejściu w życie nowego prawa przewozowego? Wypada wątpić. Pomijając warunki techniczno-eksploatacyjne przewoźników aktualne uregulowanie okaże się zapewne zupełną fikcją, jeżeli pasażer w ochronie swego interesu będzie musiał wykazywać przedsiębiorstwu przewozowemu, iż szkoda jaką poniósł na skutek opóźnienia „wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika”⁴⁷.

⁴⁵ Ibidem, s. 76.

⁴⁶ M. Sośniak, *Prawo*, s. 213.

⁴⁷ W praktyce regulacja ta może się okazać kamuflażem poprzedniego stanu rzeczy głównie z powodu trudności dowodowych. Por. w tej kwestii: A. Kolarski, *Termin wykonania umowy przewozu osób*, *Problemy Prawa Przewozowego* 1982, nr 3, s. 146.

V

Zasygnalizowana wyżej wątpliwość co do skuteczności ochrony pasażera wynika między innymi z faktu, że na nim ciąży dowód winy przewoźnika. Z reguły jednak dowód istnienia okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności ciąży na dłużniku. Dowód ten dotyczy również związku przyczynowego między konkretną okolicznością a niewykonaniem zobowiązania. Niekiedy jednak wystarczy istnienie takiego związku *u p r a w d o p o d o b n i ć*. Ma to miejsce również w nowej ustawie, która — wzorem prawa kolejowego — obok tzw. ogólnych przesłanek egzoneracyjnych (o których była mowa poprzednio) wymienia również pięć przesłanek „szczególnych”. Jeżeli przewoźnik na podstawie okoliczności danego wypadku wykaże, że utrata, ubytek lub uszkodzenie mogły powstać wskutek co najmniej jednej z tych przyczyn domniemywa się, że szkoda z nich wynikła (art. 65 ust. 4). Taka reguła dowodowa jest oczywiście korzystna dla przewoźnika choć wymóg uprawdopodobnienia związku przyczynowego należy egzekwować rygorystycznie. Również treść szczegółowych przesłanek egzoneracyjnych winna być ujmowana bardzo ściśle, a więc np. w wypadku stosowania art. 65 ust. 3 pkt 3 ustawy należy wykazać nie tylko, że rzecz była podatna na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości, lecz że podatność ta była *s z c z e g ó l n a*.

VI

Zakładając, że najczęstszą przyczyną sporów na gruncie prawa przewozowego są poniesione przez nadawcę lub odbiorcę niekorzystne zmiany w przesyłce należy przypomnieć, iż „ściśle rzecz biorąc, same zmiany nie stanowią szkody, lecz dopiero negatywnie oceniane konsekwencje tych zmian dla sytuacji określonego podmiotu”⁴⁸. Charakterystyczne jest przy tym, iż na gruncie przepisów transportowych przy określaniu wysokości tych konsekwencji stosuje się tzw. metodę obiektywną⁴⁹, a więc uwzględniając cenę wskazaną w rachunku dostawcy, wynikającą z cennika lub wartość rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania (art. 80). Obok tego, wyznaczając zakres odpowiedzialności przewoźnika, ustawodawca może wskazać zarazem 1) rodzaj szkód

⁴⁸ S. Grobel, *W sprawie ubytków naturalnych pozostających w procesie przewozu towarów transportem lądowym*, Problemy Prawa Przewozowego 1982, nr 4, s. 127, przypis 16. Szerzej na ten temat A. Koch, *Związek przyczynowy jako podstawa odpowiedzialności odszkodowawczej w prawie cywilnym*, Warszawa 1975, s. 51 i n.

⁴⁹ A. Szpunar, *Ustalenie odszkodowania w prawie cywilnym*, Warszawa 1975, s. 67-68.

stanowiących przesłankę odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika, 2) albo podstawę, w oparciu o którą będzie można obliczyć kwotę ograniczającą wysokość odszkodowania.

Z ustawy nie wynika wyraźnie, który z tych sposobów przyjęty został przez ustawodawcę w rozdziale zatytułowanym „Odszkodowania”. Tym samym nie została jednoznacznie rozstrzygnięta sporna w doktrynie kwestia stosunku art. 361 § 2 k.c. do norm wynikających z analogicznych przepisów obowiązujących przed wejściem w życie nowego prawa przewozowego. W przewadze wydawały się być poglądy iż przepisy te (jak i zresztą odpowiednie przepisy k.c., np. art. 788, 801 § 1) są przepisami szczególnymi w stosunku do art. 361 § 2 k.c. i wyłączają stosowanie tego ostatniego przy ustalaniu wysokości odszkodowania. Ograniczają zatem rodzaje szkód objętych obowiązkiem odszkodowania⁵⁰. Najczęściej przyjmuje się, iż przewoźnik „wynagradza jedynie stratę rzeczywistą”⁵¹, choć spotkać można również opinię o obowiązku naprawy tylko tzw. szkód bezpośrednich, a więc uszczerbku, jakiego doznaje dobro bezpośrednio dotknięte zdarzeniem szkodę wyrażającym⁵². Zatem, przy ustalaniu wysokości odszkodowania za zniszczenie w czasie przewozu części maszyny niezbędnej dla usunięcia skutków awarii „ustalenie zwykłej wartości zniszczonej części nie będzie przedstawiało większych trudności [...]. Jednakże szkoda jaką ponieść będzie znacznie większa. Odbiorca nie będzie mógł prowadzić produkcji, a okoliczność ta pociągnie za sobą dalszą szkodę w postaci rzeczywistej straty (damnum emergens), jak zapłata robotnikom wynagrodzenia za gotowość do pracy, kara umowna za niewykonanie produkcji, odsetki od kredytu bankowego itp. Utraci również zysk (lucrum cessans) jaki osiągnęłyby, gdyby otrzymał nie zniszczoną część maszyny i mógł wcześniej rozpocząć produkcję”⁵³.

Do innego wniosku można natomiast dojść kierując się dyrektywą, że omawiane przepisy ustalają jedynie „górną granicę wysokości świadczenia odszkodowawczego z tytułu szkód w substancji przesyłki”⁵⁴. To

⁵⁰ Tak np. w odniesieniu do art. 801 § 1 Z. Kwaśniewski, *Umowa spedycji*. Warszawa 1979, s. 128.

⁵¹ M. Sośniak, *Prawo*, s. 147.

⁵² T. Dybowski, *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 1, Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk—Łódź 1981, s. 218.

⁵³ H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika*, s. 153.

⁵⁴ Tak w odniesieniu do spedycji W. Górski, *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2. Wrocław—Warszawa—Kraków—Gdańsk 1976, s. 601. Podobną wypowiedź można spotkać przy komentowaniu przepisów dotyczących umowy przewozu: „Przepis art. 788 § 1 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 do zwykłej jej wartości”. Z. Mika, *Kodeks cywilny. Komentarz*, t. II, Warszawa 1972, s. 1610.

że możliwa jest taka interpretacja już w drodze wykładni literalnej stwierdzają nawet jej przeciwnicy przedstawiając na obronę swej tezy argumenty typu celowościowego⁵⁵.

Spór, w którym przede wszystkim wykorzystywane są argumenty celowościowe jest w istocie sporem o sposób i zakres rozkładu „ryzyka transportowego” na uczestników procesu transportowego. Z jednej strony można bowiem przyjąć, że „ograniczenie zakresu odszkodowania przewoźnika stanowi następstwo dążenia do zapewnienia równowagi finansowej przedsiębiorstw transportowych”⁵⁶. Z drugiej strony natomiast można podnieść, że sytuacja przedsiębiorstw transportowych w zakresie rozkładu ryzyka ponoszenia ujemnych następstw wywołanych tzw. szkodami transportowymi jest i tak korzystna. Świadczą o tym przepisy o podstawach wyłączeń odpowiedzialności kontraktowej i inne wyżej omawiane. Do tego dochodzą oczywiście ograniczenia odszkodowania przewidziane w nowej ustawie, które rozumiane nawet jako ograniczenie wysokości odszkodowania, również chronią interes przewoźnika. Niekiedy w literaturze zwraca się uwagę na ewentualne skutki, do których może prowadzić „rozszerzenie” odpowiedzialności odszkodowawczej poza *damnum emergens*, wynikające ze skłonności klientów przedsiębiorstw transportowych do wyolbrzymiania strat⁵⁷. Pomijając fakt, iż ustalenie wysokości utraconych korzyści nie oznacza wcale dowolności reguł dowodowych, należy zwrócić uwagę, że i za ten rodzaj szkody odpowiadać powinien przewoźnik tylko do granicy np. zwykłej wartości przesyłki. Potrzeba takiej interpretacji uwidacznia się w szczególności wówczas, gdy szkoda poniesiona przez kontrahenta obejmuje tylko utratę korzyści, jak np. w stanie faktycznym stanowiącym przedmiot orzeczenia GKA z 26 X 1983 r.⁵⁸ Za taką interpretacją przemawia również brzmienie poszczególnych przepisów w tym np. art. 86, zgodnie z którym „przewidziane w ustawie ograniczenia wysokości odszkodowania (podkr. J.N.) nie mają zastosowania, jeżeli szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika”. Nawet zresztą gdyby przyjąć, iż w kwestii stosunku omawianych przepisów do art. 361 § 2 istnieją wątpliwości, to w moim przekonaniu wątpliwości te powinny być interpretowane „na korzyść” strony w aktualnej sytuacji rynkowej słabszej.

⁵⁵ J. Rajski, *Umowa spedycji w ujęciu kodeksu cywilnego*, Studia Cywilistyczne, T. XVII, s. 131.

⁵⁶ M. Sośniak, *Prawo*, s. 147-148.

⁵⁷ H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika*, s. 154.

⁵⁸ „Rzeczywista wartość przesyłki stanowi górną granicę odszkodowania, jakie powinien wypłacić spedytor w razie jej zaginięcia. W tych granicach spedytor odpowiada na zasadach ogólnych zarówno za straty poniesione przez zleceniodawcę jak i korzyści, jakie mógłby osiągnąć gdyby mu szkody nie wyrządzono”. Przełęcz Ustawodawstwa Gospodarczego 11/1984, poz. 1624.

Przedstawione wyżej uwagi — kreślone jeszcze przed wejściem w życie nowego prawa przewozowego — wykazują, że ujednoczone reguły odpowiedzialności wzorowane są przede wszystkim na kolejowym prawie przewozowym. Porównując zatem nową ustawę z dotychczasowymi regulacjami odnoszącymi się do innych dziedzin transportu można odnotować szereg zmian merytorycznych (np. zasada odpowiedzialności przewoźnika samochodowego). W stosunku natomiast do przepisów prawa kolejowego wprowadzone zmiany, mogące mieć wpływ na zakres kontraktowej odpowiedzialności przewoźnika, nie można uznać za istotne. W gruncie rzeczy bowiem, obok utrzymania stanu dotychczasowego (np. omawiane ograniczenia wysokości odszkodowania), rozstrzygnięte zostały niektóre wątpliwości jakie rodziły się na tle poprzedniego ustawodawstwa (np. art. 789 k.c. czy przyjęcie „siły wyższej” jako ogólnej przesłanki egsoneracyjnej). W dalszym ciągu niestety nie przysługują kontrahentom przewoźnika uprawnienia o charakterze ekwiwalencyjnym. Natomiast, czy budzące wątpliwości nowe instytucje, jak uregulowane w art. 62 ust. 2 i art. 18 ust. 2 (a także w nowym ujęciu ust. 1) stwórzają rzeczywiście nowe możliwości w zakresie ochrony interesów podróżnych, pokaże praktyka.

REMARKS ON THE LIABILITY OF THE CARRIER UNDER THE NEW CARRIAGE LAW

Summary

The aim of the present study is to establish in what way the legislator has distributed the so-called carriage risk between the parties to the contract under the new carriage law. With this purpose in mind, certain issues regarding the liability of the carrier, of a more general character, have been analysed, as well as those concerning specific types of rights to which persons using carriage services are entitled. Such a formulation of the problem enables a simultaneous discussion of the liability deriving from an inadequate execution of both, a carriage contract of persons and that of things.

One might discuss the distribution of the carriage risk by means of an analysis of the different types of rights to which the contracting parties are entitled, in the event of a lack of execution or an inadequate execution of carriage services. Among the rights aiming at a proper change in the legal relationship there is noticeable a right to validate performance through the so-called execution by substitution. The contents of this right will in practice be dependent on the interpretation of the concept of "circumstances rendering the execution of a contract, in accordance with its terms, impossible". Unfortunately, the Act does not provide for those rights of travellers, the realization of which would lead to making the payment for services conform to a decreased performance value. In this situation, it seems necessary to enlarge upon the postulate of basing legal sanctions in such cases on general principles. We are concerned here with those situations in which the carrier charges an additional payment for a special standard of the services. The party to the carriage contract is also entitled to rights

of a nullifying character, as for e.g. the right to renounce a contract. In the new act, there is a regulation guaranteeing a return of undue performance and a return to the precontractual state in those situations, when further travel has become pointless for the contracting party.

The lack of execution or the inadequate execution of a resolution by the carrier, might be the cause of a damage to the contracting party's property. A distribution of the risk of bearing the negative consequences of such developments weighing upon the parties to the carriage contract, depends on the contents of the specific preconditions of indemnity liability, such as 1) a breach of the contents of the relationship resulting from an obligation linking the parties, 2) the lack of circumstances exempting the carrier from liability, 3) the appearance of damages, 4) the existence of a causal nexus between the lack of execution and the damage, 5) the contents of the indemnity liability of the carrier.

The problems of the carrier's indemnity liability, which appear at the reading of the new carriage law have been discussed in the above order.