ACTA UNIVERSITATIS LODZIENSIS
FOLIA IURIDICA 27, 1986

Anna Rzetelska

ODPOWIEDZIALNOŚĆ SPRZEDAWCY ZA SZKODY POWSTAŁE W CZASIE PRZEWOZU W STOSUNKACH POMIĘDZY JEDNOSTKAMI GOSPODARKI USPOŁECZNIONEJ

Szerokie zainteresowanie problematyką stosunków przewozowych[1] skłania do zgłoszenia kilku uwag dotyczących tytułowego zagadnienia. Obszerna literatura analizująca bardzo dyskusyjne problemy odpowiedzialności przewoźnika[2] oraz prace obejmujące swym zainteresowaniem kategorię tzw. szkód transportowych[3] poświęcają odpowiedzialności sprzedawcy za szkody powstałe w czasie przewozu niezbyt wiele miejsca. Zwraca natomiast uwagę nader częste pojawianie się tego problemu w orzecznictwie arbitrażowym. Rozważania na ten temat zdają się być przeto nie pozbawione także waloru praktycznego.

Wykonanie umowy przewozu w stosunkach pomiędzy j.g.u. prowadzi najczęściej do konieczności posłużenia się przewoźnikiem. Kupujący, dokonując oceny wykonania zobowiązania przez sprzedawcę, zachowuje w polu swoich zainteresowań także oczywiście osobę przewoźnika.

Przyczyny powstania szkody kupującego mogą być bowiem zróżnicowane i wpływają bezpośrednio na ustalenie podmiotu zobowiązanego do jej naprawienia. Dla kupującego podstawowe znaczenie ma zatem rozgraniczenie sfer odpowiedzialności sprzedawcy i przewoźnika.

[1] Zainteresowanie to wzmogło się oczywiście po uchwaleniu w dn. 15.11.1984 r. ustawy *Prawo przewozowe*, Dz.U. 1984, nr 53, poz. 272.

[2] Przykładowo wymienić można J. Okolski, *Odpowiedzialność kolei za szkody w przesyłkach*, Warszawa 1972; H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w lądowym transporcie towarów*, Warszawa 1977.

[3] S. Gronowski, *Dochodzenie roszczeń z tytułu szkód w przewozie kolejowym*, Warszawa 1979; S. Grobel, *Wybrane zagadnienia szkody i odpowiedzialności przy przewozie przesyłek w kontenerach*, „Problemy prawa przewozowego", [Katowice] 1979, nr 1.

Istota problemu sprowadza się w związku z tym do ustalenia cezury między okolicznościach obciążającymi sprzedawcę a tymi, z których wystąpieniem związana jest odpowiedzialność przewoźnika. Pozycja prawna kupującego charakteryzuje się bowiem możliwością zaspokojenia jego roszczeń wynikających tak z naruszenia zobowiązania sprzedaży, jak i niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu[4]. W treści obydwu stosunków prawnych należy zatem poszukiwać granic między okolicznościami obciążającymi sprzedawcę a tymi, z których szkody kupującego nie ma bowiem decydującego znaczenia dla wskazania tych granic. Praktyka obrotu zna wiele przykładów odpowiedzialności przewoźnika za szkodę powstałą po wykonaniu przewozu i wydaniu przesyłki kupującemu[5]. Wskazać można równie pokaźną liczbę przypadków odpowiedzialności sprzedawcy za szkodę powstałą przed nadejściem przesyłki do miejsca przeznaczenia wyznaczonego przez kupującego. Można przeto uogólnić, że w zasadzie okoliczności, których skutkiem jest powstanie odszkodowawczej odpowiedzialności sprzedawcy bądź przewoźnika nie wykazują uzależnienia od czasu powstania szkody kupującego. Stwierdzenie to ustala zasadniczą płaszczyznę dalszych rozważań. Niezbędne jest wszakże ograniczenie ich zakresu.

Spełnienie oznaczonych obowiązków sprzedawcy związanych z wysłaniem przesyłki winno zabezpieczać jej dotarcie do miejsca przeznaczenia w stanie nie pogorszonym. Tym samym powstała w czasie przewozu szkoda w postaci ubytku, utraty lub uszkodzenia przesyłki nakazuje dokonanie ustaleń zmierzających do wskazania, czy szkoda jest następstwem okoliczności obciążających przewoźnika (art. 545 § 2 k.c.), czy też stanowi skutek nienależytego wykonania zobowiązań sprzedawcy. Pierwsza z tych sytuacji, analizowana wielokrotnie w piśmiennictwie powołanym na wstępie[6], nie będzie stanowiła przedmiotu bliższego zainteresowania. Główna uwaga skupiona zostanie wokół sytuacji drugiej. Przypomnijmy zatem te umowne obowiązki sprzedawcy, które związane są z wydaniem rzeczy kupującemu i przygotowaniem przesyłki do przewozu, a które mają decydujące znaczenie w analizie interesującego nas zagadnienia.

[4] Kupujący (odbiorca przesyłki), nie będąc stroną umowy przewozu, jest uprawniony do wykonania we własnym imieniu wszelkich praw wynikających z tej umowy; por. A. Rzetelska, *Sytuacja prawna odbiorcy przesyłki — problematyka art. 785 k.c.*, Stud. Prawno-Ekon. 1980, t. XXIV.

[5] Wskazać można choćby przykłady szkód będących następstwem zwłoki przewoźnika w spełnieniu świadczenia; dotyczy to w szczególności np. zepsucia artykułów spożywczych (owoców) w wyniku nadmiernie wydłużonego czasu przewozu, a cechy zepsucia nie ujawniły się w momencie przejmowania przesyłki przez kupującego.

[6] Pozycje wskazane w przyp. 2 i 3.

Jednym z podstawowych obowiązków sprzedawcy jest wydanie rzeczy kupującemu (art. 535 § 1 k.c.). Spełnienie tego obowiązku zapewnia kupującemu możliwość faktycznego korzystania z rzeczy stanowiąc dla niego jednocześnie pełne osiągnięcie gospodarczego celu zawartej umowy[7]. Jeśli w treści umowy sprzedaży nie ma odmiennego postanowienia lub gdy o miejscu wydania rzeczy nie decyduje właściwość zobowiązania, obowiązek wydania rzeczy ma charakter długu odbiorczego (art. 454 k.c.)[8].

Mało interesujące zdają się być kwestie związane z odbiorem rzeczy przez kupującego własnymi środkami przewozu i dostarczeniem przedmiotu sprzedaży przez sprzedawcę do siedziby kupującego. W obydwu sytuacjach występuje bowiem tożsamość miejsca wydania rzeczy i miejsca spełnienia świadczenia. Znacznie ciekawiej rysuje się sytuacja, gdy zachodzi konieczność posłużenia się przewoźnikiem. Mamy bowiem wtedy do czynienia z rozbieżnością miejsca spełnienia świadczenia i miejsca, w którym następuje wydanie rzeczy kupującemu.

Zgodnie z treścią art. 544 k.c., jeżeli rzecz sprzedana ma być przesłana przez sprzedawcę do miejsca, które nie jest miejscem spełnienia świadczenia, poczytuje się w razie wątpliwości, że wydanie zostało dokonane z chwilą, gdy w celu dostarczenia rzeczy na miejsce przeznaczenia sprzedawca powierzył ją przewoźnikowi trudniącemu się przewozem rzeczy tego rodzaju. Słusznie podkreśla się istotne znaczenie praktyczne tego przepisu[9]. Powierzenie rzeczy przewoźnikowi wywołuje analogiczne skutki prawne, jak wydanie rzaczy samemu kupującemu. Jednym z najbardziej znaczących następstw wydania jest przejście na kupującego korzyści i ciężarów związanych z rzeczą oraz niebezpieczeństwa jej przypadkowej utraty lub uszkodzenia. Problem przejścia ryzyka przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy nie jest jednolicie ujmowany we współczesnych systemach prawnych państw europejskich[10]. Poszczególne uregulowania optują w zasadzie w kierunku dwóch zapatrywań. Pierwsze z nich wiąże przejście wskazanego ryzyka z przejściem prawa własności. Czyni tak między innymi prawo francuskie[11]. Na odmiennym założeniu opiera się kodeks cywilny niemiecki. Uznaje on bowiem, że wszelkie ryzyka winny ciążyć na osobie, w której władaniu

---

[7] Zagadnienie to omawia m. in. J. Skąpski, [w:] *System prawa cywilnego*, t. 3, cz. 1, *Prawo zobowiązań, część ogólna*, Wrocław 1981, s. 84—85.

[8] Skąpski, *op. cit.*, s. 89.

[9] Tak m. in. Skąpski, *op. cit.*, s. 90.

[10] A. Całus, *Prawo cywilne i handlowe państw obcych*, Warszawa 1979, s. 290 i n.

[11] Wyrażona zasada w art. 1138 k.c. franc. w ścisłym związku z przepisem art. 1582 k.c. franc.

znajduje się przedmiot sprzedaży. Tym samym § 446 k.c. niemieckiego obciąża kupującego niebezpieczeństwem przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy od chwili jej wydania przez sprzedawcę. Jednocześnie § 447 k.c. niemieckiego wskazuje, że omawiane ryzyko przechodzi na kupującego z chwilą wydania rzeczy przewoźnikowi, spedytorowi lub innej osobie przeznaczonej do wykonania przewozu.

Prawo polskie w zakresie wskazanego zagadnienia pozostaje w wyraźnym nawiązaniu do treści uregulowania niemieckiego. Wyrazem tego były przepisy art. 301 i 304 k.z. Powtórzenie tych zasad znajdujemy w art. 544 i 548 k.c. Wyjaśnienie związku przeniesienia własności i chwili przejścia niebezpieczeństwa przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy stanowi na gruncie prawa polskiego, w szczególności w odniesieniu do rzeczy oznaczonych co do tożsamości, jedno z najtrudniejszych zagadnień. Nie może ono być jednak przedmiotem bliższego zainteresowania w tym artykule. Poprzestańmy na przypomnieniu reguły prawa polskiego, że nie zawiniona przez żadną ze stron umowy sprzedaży przypadkowa utrata lub uszkodzenie rzeczy oddanej do przewozu jest ryzykiem kupującego. Stwierdzając *a contrario* — pomimo przejścia niebezpieczeństwa, nie mogą obciążać kupującego skutki zawinionych zachowań sprzedawcy.

W tym miejscu może pojawić się wątpliwość, czy uzasadnione jest w artykule przypomnienie podstawowych przecież zasad rządzących wydaniem rzeczy będącej przedmiotem sprzedaży; jakie racje przemawiają za przytoczeniem kilku zdań na temat jednego tylko ze skutków prawnych wydania rzeczy? Można postawić pytanie, dlaczego kwestia ryzyka przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy w ogóle pojawia się w skromnym przyczynku do tak węzłowej instytucji prawa obligacyjnego, jaką jest odszkodowawcza odpowiedzialność dłużnika. Wyjaśnienie tych wątpliwości nastąpi w dalszej części opracowania. W tym miejscu, wyprzedzając nieco tok rozumowania, możemy tylko zasygnalizować, że orzecznictwo arbitrażowe zdaje się utożsamiać fakt wydania rzeczy przez sprzedawcę z należytym wykonaniem ciążącego na sprzedawcy zobowiązania, upatrując jednocześnie w fakcie przejścia na kupującego ryzyka przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy okoliczność wyłączającą odszkodowawczą odpowiedzialność sprzedawcy[12]. Zamierzając zakwestionować trafność tego stanowiska, celowe wydawało się dotychczasowe wprowadzenie. Uzupełnijmy je nadto krótkim wskazaniem tych okoliczności związanych z wysłaniem rzeczy, do których spełnienia sprzedawca jest zobowiązany względem kupującego. Przypomnijmy raz jeszcze, że sposób wydania rzeczy sprzedanej powinien

[12] Orzeczenie GKA z dn. 11.11.1975, OSPiKA 1976, nr 6, poz. 127 będzie analizowane w dalszej części art

zapewnić jej całość i nienaruszalność (art. 545 § 1 k.c.). Konkretyzacja tego obowiązku sprzedawcy wyraża się w stwierdzeniu, że sposób opakowania i przewozu powinien odpowiadać właściwościom rzeczy (art. 545 § 1 zd. 2 k.c.). Wskazać w tym miejscu należy bardziej szczegółową regulację sposobu opakowania przez źródła obrotu uspołecznionego (np. § 22 o.w.s.)[13]. Uzupełniająco dodać należy, że należyta staranność w zabezpieczeniu całości i nienaruszalności przesyłki stanowi jednocześnie spełnienie obowiązku sprzedawcy także względem przewoźnika, co jednakże ze względu na zakres rozważań nie będzie charakteryzowane.

Zamknięcie uwag wprowadzających pozwala przystąpić do omówienia głównego zagadnienia. Przedstawienie stanowiska orzecznictwa arbitrażowego oraz poglądów piśmiennictwa w zakresie odpowiedzialności sprzedawcy za szkody powstałe w czasie przewozu poprzedzone zostanie ujęciem tego zagadnienia w prawie cywilnym.

W świetle przepisów kodeksu cywilnego dość oczywiście brzmi stwierdzenie, że sprzedawca ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą względem kupującego za każdą szkodę powstałą w czasie przewozu w następstwie wadliwego opakowania lub załadowania przesyłki[14]. Niezbędne jest także wskazanie, że niewłaściwe opakowanie lub załadowanie rzeczy przez sprzedawcę może być źródłem powstania szkody nie tylko w czasie wykonywania przewozu, lecz także przed jego rozpoczęciem, jak również po jego zakończeniu. Chwila powstania szkody nie ma najmniejszego znaczenia dla powstania odpowiedzialności sprzedawcy[15]. Podstawą odszkodowawczej odpowiedzialności sprzedawcy będzie zawsze w tych wypadkach ogólna reguła art. 471 k.c.

W odmienny sposób zagadnienie to potraktowane zostało w piśmiennictwie obrotu uspołecznionego. Na podstawie treści § 19 o.w.s. stanowiącego, że sprzedawca ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w czasie przewozu, jeżeli powstała z jego winy, a w szczególności na skutek wad towaru, niewłaściwego załadowania lub opakowania, A. Rembieliński prezentuje stanowisko, że przepis ten stanowi samodzielną podstawę odpowiedzialności sprzedawcy za szkody powstałe w czasie przewozu[16]. Zapatrywanie to, zainspirowane jak sądzić należy orzecz-

[13] Uchwała RM nr 207 z dn. 27.09.1982 w sprawie umów sprzedaży oraz umów dostawy między jednostkami gospodarki uspołecznionej, MP 1982, nr 26, poz. 235.

[14] Obciążenie sprzedawcy odpowiedzialnością za szkodę powstałą wskutek niewłaściwego załadowania i opakowania podkreśla dobitnie także R. Rodiere, *Droit commercial et droit fiscal des affaires*, vol. 2, Paris 1962, s. 175, zob. także H. Oser, W. Shönenberger, *Kommentar zum Obligationenrecht*, Zurich 1945, s. 1615; zbliżone rozwiązanie do prawa polskiego występuje w § 316 k.c. Czechosłowacji.

[15] Tak Skąpski, *op. cit.*, s. 91; obszerne studium T. Pajora, *Odpowiedziałalność dłużnika za niewykonanie zobowiązań*, Warszawa 1982, s. 112 i n.

[16] A. Rembieliński, *Odpowiedzialność sprzedawcy za szkodę transportową*,

nictwem arbitrażowym, przedstawia się w swych głównych punktach następująco:

Po pierwsze, A. Rembieliński stwierdza, że na gruncie § 19 o.w.s. sprzedawca odpowiada za szkodę powstałą w czasie przewozu tylko w razie winy. Zakres winy sprzedawcy został w tym przepisie uściślony, ponieważ ma dotyczyć w szczególności wad towaru, niewłaściwego załadowania lub opakowania. Autor zaznacza jednocześnie, że wskazane wyliczenie ma charakter przykładowy, a nie wyczerpujący.

Po drugie, autor zauważa, że przepis § 19 o.w.s. ustala inny rozkład ciężaru dowodu niż to wynika z ogólnych zasad umownej odpowiedzialności dłużnika. Ponieważ przepis ten nie przewiduje po stronie sprzedawcy możliwości zwolnienia się od odpowiedzialności poprzez przeprowadzenie dowodu przeciwnego, jak ma to miejsce na podstawie art. 471 k.c., autor przyjmuje, że na kupującym ciąży obowiązek udowodnienia winy sprzedawcy. Wnioskuje przeto dalej, że § 19 o.w.s. jest przepisem szczególnym w stosunku do art. 471 k.c. i stanowi samodzielną podstawę odpowiedzialności sprzedawcy za szkodę transportową.

Stanowisko A. Rembielińskiego jest w zasadzie jedynym w literaturze przedmiotu wyrazem bliższego zainteresowania problemem odpowiedzialności sprzedawcy za szkody powstałe w czasie przewozu. Coraz szersze zainteresowanie piśmiennictwa problematyką stosunków między jednostkami gospodarki uspołecznionej zaczęło ujawniać coraz głębiej sięgającą tendencję do wskazywania odrębności tej sfery obrotu w stosunku do prawa powszechnego. Przedstawione zapatrywanie zdaje się być tego przykładem.

Omówienie poglądu A. Rembielińskiego rozpocznijmy od uwagi o charakterze terminologicznym. Używanie przez autora pojęcia „szkoda transportowa" dla określenia jednej z przesłanek odpowiedzialności sprzedawcy zdaje się być niewłaściwe z dwóch co najmniej powodów. Po pierwsze, przypomnijmy, że pojęcie to nie zawiera w swej treści żadnego nowego, odrębnego typu szkody[17]. Posługiwanie się tym terminem oznacza bowiem tylko skrót określenia szkody, która wydarzyła się

Stud. Iur. Siles. 1979, nr 5; A. Rembieliński, J. Koprowski, A. Jaźwiński, *Ogólne warunki umów sprzedaży i dostawy — komentarz*, Warszawa 1979, s. 145 i n.; autor sformułował to zapatrywanie na podstawie obowiązujących poprzednio ogólnych warunków umów; przepis obowiązujący obecnie zachował tak tę samą numerację, jak i wiernie skopiowaną treść; wobec braku odmiennej wypowiedzi autora na gruncie prawa obowiązującego obecnie, należy przyjąć założenie, że autor podtrzymuje to zapatrywanie. A. Rembieliński, *Główne problemy ogólnych warunków umów sprzedaży i dostawy z 1982 r.*, Stud. Prawn. 1984, nr 3—4, s. 210.

[17] Tak M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974, s. 133; z bardzo bogatej literatury dotyczącej szkody por. przykładowo T. Dybowski, [w:] *System prawa...*, s. 227 i n.; Pajor, *op. cit.*, s. 134 i n.

w związku z przewozem[18]. Po drugie zaś, zakres stosowania terminu „szkoda transportowa" ustalony w literaturze przedmiotu dotyczy tylko tej szkody, do której wynagrodzenia prawo zobowiązuje przewoźnika. Rozszerzanie zakresu stosowania tego terminu na płaszczyznę odpowiedzialności sprzedawcy wydaje się niecelowe, a nawet mylące.

Istotne znaczenie należy natomiast nadać ocenie sktutków, które przedstawiona interpretacja § 19 o.w.s. wywiera w sferze prawnej sprzedawcy i kupującego. Nieodparcie nasuwa się spostrzeżenie, że omawiane stanowisko wprowadza rozwarstwienie umownej podstawy odszkodowawczej odpowiedzialności sprzedawcy, zaś za kryterium tego rozwarstwienia uznaje przedział czasu, w którym szkoda powstała. Konsekwencją takiego ujęcia problemu jest więc to, że następstwem niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania w postaci niedochowania przez sprzedawcę wymaganej staranności w załadowaniu lub opakowaniu przesyłki, będzie odpowiedzialność sprzedawcy na podstawie art. 471 k.c., gdy szkoda powstała przed wydaniem rzeczy przewoźnikowi. Wydanie rzeczy przewoźnikowi i rozpoczęcie przewozu zamyka z kolei możliwość stosowania ogólnej podstawy odszkodowawczej odpowiedzialności dłużnika, wprowadzając w to miejsce zasady § 19 o.w.s., by następnie po zakończeniu przewozu i wydaniu rzeczy kupującemu powrócić do zasad ogólnych. Czas pozostawania przesyłki w dzierżeniu przewoźnika urasta w takim ujęciu do roli zasadniczego modyfikatora odpowiedzialności dłużnika uspołecznionego.

Poświęcam temu zagadnieniu więcej uwagi głównie z powodu chęci poszukiwania środków skuteczniejszej ochrony odbiorcy przesyłki, tak na płaszczyźnie przysługujących mu uprawnień z umowy przewozu[19], jak i wtedy, gdy jako kupujący realizuje swoje roszczenia w stosunku do sprzedawcy. Prezentowane zaś ujęcie na gruncie § 19 o.w.s. wykazuje niekorzystne oddziaływanie na pozycję prawną kupującego. Najdobitniej świadczy o tym przesunięcie ciężaru dowodu winy sprzedawcy na kupującego. Pominięte zostaną w tym miejscu wskazywane w literaturze okoliczności stanowiące przykłady wystarczająco trudnej, w sferze dowodowej, sytuacji odbiorcy przesyłki[20]. Mnożenie tych utrudnień

---

[18] Sośniak zwraca uwagę na związek pojęcia „szkoda transportowa" z występującym w literaturze niemieckiej zwrotem *Transportschaden, op. cit.*, s. 134.

[19] Zagadnienie roszczeń odbiorcy przesyłki do przewoźnika zostało, z konieczności, całkowicie pominięte.

[20] Przytoczę tylko jedną charakterystyczną okoliczność, jaką jest fakt pozywania przez odbiorców przesyłek, pomimo narażania się na wydatnie zwiększone koszty postępowania, wszystkich podmiotów, które miały kontakt z przesyłką, a ten katalog wzbogaca nadto ubezpieczyciel.

zdaje się stać w dość zasadniczej sprzeczności z coraz bardziej ograniczaną zasadą równorzędności stron stosunku cywilnoprawnego[21].

Słuszne jest stwierdzenie A. Rembielińskiego, że zastosowanie zasady domniemania winy do odpowiedzialności w rozumieniu § 19 o.w.s. prowadziłoby do obciążenia sprzedawcy dowodem, że szkoda powstała nie w wyniku zawinionych przez niego wad towaru lub niewłaściwego załadowania lub opakowania, lecz z innych przyczyn, za które odpowiedzialności nie ponosi. Powstaje jednakże od razu pytanie, dlaczego w obrocie uspołecznionym sprzedawca posługujący się przewoźnikiem nie mógłby takiego dowodu przeprowadzić? Jest ono przynajmniej równoważne z pytaniem, dlaczego kupujący odbierając przesyłkę od przewoźnika ma być obciążony — poza zrozumiałym w jego sytuacji obowiązkiem dokonania wszelkich czynności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności przewoźnika (zgodnie z art. 545 § 2 k.c.) — dodatkową koniecznością gromadzenia tych dowodów winy sprzedawcy, które pozwolą ustalić czas powstania szkody. Obowiązek taki został ustalony treścią § 20 o.w.s.

Nasuwa się zaskakujące jednak spostrzeżenie, że umowne powiązania jednostek gospodarki uspołecznionej, których wykonanie jest możliwe bez wykorzystania umowy przewozu, nie oddziaływają tak niekorzystnie na pozycję prawną kupującego, jak te, w których wykonaniu udział przewoźnika okazał się niezbędny.

Omawiany pogląd A. Rembielińskiego jest teoretycznym uzasadnieniem wieloletniej linii orzecznictwa arbitrażowego, zdecydowanie ochronnie traktującej przewoźników. Spośród wielu orzeczeń związanych z analizowanym zagadnieniem przytoczymy znamienną tezę orzeczenia Głównej Komisji Arbitrażowej z dnia 11.11.1975 r.[22], która stanowi najwyraźniej o kierunku przyjętej interpretacji: „... sprzedawca odpowiada w stosunku do kupującego za szkody powstałe w czasie przewozu towaru na zasadach ogólnych, w związku z tym kupujący, który dochodzi od sprzedawcy z tego tytułu odszkodowania, powinien udowodnić, że szkoda powstała na skutek okoliczności uzasadniających odpowiedzialność sprzedawcy".

Nie przedstawiając bliżej stanu faktycznego sprawy, uczyńmy na tle wspomnianego orzeczenia następujące zastrzeżenia:

1. Znamienną jest okoliczność, że kupujący skierował wniosek arbi-

[21] Na gruncie umowy przewozu zjawisko to jest szczególnie dostrzegalne, choć głównie w odniesieniu do umowy przewozu osób; z wielu wypowiedzi w tej kwestii por. choćby J. Gospodarek, *Kolejowy przewóz pasażerski*, [w:] *Obywatel — Przedsiębiorstwo. Zagadnienia prawne świadczeń na rzecz konsumenta*, Wrocław 1982, s. 185 i n.

[22] Orzeczenie GKA z dn 11.11.1975, OSPiKA 1976, nr 6, poz. 127.

trażowy przeciwko trzem podmiotom: przewoźnikowi (w tym wypadku było to przedsiębiorstwo PKP), dostawcy oraz nadawcy przesyłki. Sytuacja ta potwierdza z jednej strony skomplikowaną pozycję prawną odbiorcy, z drugiej zaś strony świadczy przede wszystkim o możliwości istnienia jakby „zagubienia" kupującego w sferze dowodowej. Jak już wskazywałam, ta ostatnia okoliczność jest w większości wypadków — jak sądzę — nie tyle skutkiem zaniedbań kupującego, lecz wynika z nieproporcjonalności środków ochrony przyznanych przez prawo poszczególnym podmiotom.

2. Zaniepokojenie budzi stanowisko Głównej Komisji Arbitrażowej, która bez najmniejszego uzasadnienia przeniosła na kupującego ciężar dowodu winy w stosunku do dwóch, poza PKP, pozwanych w sprawie. Najbardziej zaskakuje łatwość, z jaką skład orzekający uwolnił od odpowiedzialności nadawcę przesyłki. W uzasadnieniu nie przedstawiono żadnych jurydycznych argumentów przemawiających za takim rozwiązaniem, a przede wszystkim za tak kategorycznie brzmiącą tezą. Końcowy fragment uzasadnienia, w którym następuje odwołanie się do treści art. 548 § 1 k.c. i art. 544 § 1 k.c., stanowi przejaw nader skrótowego ujęcia zagadnienia. Powołane przepisy nie mogą być bowiem podstawą dla sformułowania przytoczonej tezy, tyczą bowiem konstrukcji ryzyka p r z y p a d k o w e j utraty lub uszkodzenia rzeczy. Tym samym, zagadnienie omawianego ryzyka samo przez się nie leży na płaszczyźnie odpowiedzialności odszkodowawczej. Z faktu przejścia na kupującego niebezpieczeństwa przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy nie można uczynić jednej z okoliczności wyłączających umowną odowiedzialność sprzedawcy. W uzasadnieniu interesującego nas orzeczenia nie udaje się odnaleźć natomiast choćby śladów zainteresowania kwestią podstawy odpowiedzialności sprzedawcy za szkody kupującego. Główna Komisja Arbitrażowa ukryła więc jakby przed zainteresowanymi czytelnikami uzasadnienia źródło, które pozwoliło jej skojarzyć odpowiedzialność „na zasadach ogólnych" z jednoczesnym obciążeniem kupującego powinnością udowodnienia okoliczności uzasadniających odpowiedzialność sprzedawcy.

Dochodzimy w tym miejscu do kluczowego zagadnienia, jakim jest wskazanie podstawy i zasady odszkodowawczej odpowiedzialności sprzedawcy za szkody powstałe w czasie przewozu.

Z uwag poczynionych wcześniej zdaje się dość przejrzyście wynikać, że zagadnienie to powinno być oceniane jako postać naruszenia zobowiązania, mieszcząca się w ogólnej formule art. 471 k.c. Przesłanki odszkodowawczej odpowiedzialności dłużnika za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania nie ulegają zmianie, bez względu na czas powstania szkody. Jeśli zatem szkoda powstała w czasie przewozu

jest następstwem zawinionego działania sprzedawcy pozostając w związku przyczynowym z jakąkolwiek postacią naruszenia istniejącego ważnego zobowiązania — adresatem powstałych roszczeń kupującego jest sprzedawca. Podstawą zaś jego odpowiedzialności jest przepis art. 471 k.c. W zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej przepisy ogólnych warunków umów między jednostkami gospodarki uspołecznionej nie mają waloru *lex specialis* w stosunku do przepisów kodeksu cywilnego[23]. Konsekwentnie przeto dalej, wobec domniemania winy dłużnika, kupujący nie może zostać zobowiązanym do jej udowodnienia. Ciężar dowodu w postaci wykazania okoliczności ekskulpujących spoczywa na sprzedawcy[24].

Omówione orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej jest przejawem trwającego od 1958 r., z różnym wprawdzie nasileniem, kierunku orzecznictwa arbitrażowego pozostającego niejako obok treści art. 471 k.c.[25] Niecelowe wydaje się teraz przedstawienie poglądów, które w kwestii odpowiedzialności dłużnika obrotu uspołecznionego zgłaszane były w literaturze. Stajemy wobec pilnej potrzeby ich zweryfikowania. Dokonywane zmiany stanu prawnego nieuchronnie muszą doprowadzić do zaniechania głoszenia wątpliwej mocno opinii, że zaostrzanie odpowiedzialności odszkodowawczej dłużników obrotu uspołecznionego zapełni rynek mnogością towarów. Niektóre kierunki tych zmian były już analizowane w piśmiennictwie[26]. Niewątpliwie najbliższe miesiące dostarczą bardziej gruntownych opracowań problemu odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunkach między jednostkami gospodarki uspołecznionej.

Uogólniając można zatem stwierdzić, że dotychczasowe stanowisko orzecznictwa arbitrażowego w zakresie odpowiedzialności sprzedawcy za szkody powstałe w czasie przewozu jest konsekwencją nie tyle treści

---

[23] Inaczej A. Rembieliński, *Problemy odpowiedzialności odszkodowawczej w obrocie uspołecznionym*, PUG 1980, nr 1.

[24] Por. obszerne uwagi Pajora, *op. cit.*, s. 263 i n.

[25] Uchwała Kolegium Arbitrażu GKA nr 2/58 z dn. 17.04.1958, wielokrotnie omawiana w literaturze, jest już obecnie zjawiskiem historycznym; Rada Państwowego Arbitrażu Gospodarczego uznała ją za nieaktualną i niemożliwą do stosowania; nowa uchwała Rady PAG nr 1/84 z dn. 9.02.1984, PUG 1984, nr 2, przywraca w obrocie między j.g.u. reguły odpowiedzialności odszkodowawczej dłużnika wg art. 471 i n. k.c.

[26] Por. przykładowo S. Kochański, *Kierunki zmian ogólnych warunków umów sprzedaży i dostawy między jednostkami gsopodarki uspołecznionej*, PUG 1982, nr 12; E. Łętowska, *Uwagi na temat ogólnych warunków umów*, PUG 1982, nr 12; M. Madey, W. Opalski, *Rola umów w warunkach reformy gospodarczej*, PUG 1983, nr 1; Cz. Żuławska, *Niektóre aspekty legislacyjne umów w warunkach reformy gospodarczej*, PUG 1983, nr 5.

§ 19 o.w.s., co przyjętego w obrocie uspołecznionym modelu odpowiedzialności dłużnika w ogóle.

Odmienne zapatrywanie w omawianej kwestii zgłosił St. Gronowski[27]. Dostrzegając znaczenie § 19 o.w.s., autor odmawia mu jednak — jak można sądzić z krótkiej wypowiedzi — waloru samodzielnej podstawy odpowiedzialności sprzedawcy. Stwierdza bowiem, aczkolwiek bez bliższego uzasadnienia, że niedopełnienie obowiązków z art. 545 k.c. pociąga za sobą odszkodowawczą odpowiedzialność sprzedawcy według ogólnych zasad umownej odpowiedzialności dłużnika (art. 471 k.c.).

Podzielając trafność tego zapatrywania, zmierzam do tezy o jego prawidłowości także w stosunkach między jednostkami gospodarki uspołecznionej. Uznając zasadę nadrzędności ochrony poszkodowanego broniłabym zatem takiej koncepcji odpowiedzialności dłużnika, a więc i sprzedawcy za szkody powstałe w czasie przewozu, która także w sferze obrotu uspołecznionego poddana zostanie formule art. 471 k.k. Przepis § 19 o.w.s. miał na celu — jak sądzę — tylko wskazanie kupującemu adresata jego roszczenia na wypadek stwierdzenia szkody powstałej wprawdzie w czasie wykonywanego przewozu, lecz której źródła znajdują się przed jego rozpoczęciem. Nie znajduje uzasadnienia pogląd, który z wystąpieniem identycznej przyczyny szkody wiąże różne konsekwencje prawne uzależniając je od chwili, w której szkoda nastąpiła. Trudno także sprecyzować racje gospodarcze, które miałyby decydować w omawianej sytuacji o odmiennym rozkładzie ciężaru dowodu[28].

Sprzeciwiając się eliminowaniu zasady domniemania winy w zakresie odpowiedzialności sprzedawcy przywołajmy obraz sytuacji dowodowej kupującego, w szczególności wtedy, gdy rzecz jest przewożona przez kilku przewoźników za pomocą różnych środków transportu. Zauważmy, że ustalenie czasu powstania szkody w takiej sytuacji powinno być najbardziej interesujące nie dla kupującego, lecz dla przewoźników z racji możliwości istnienia wzajemnych rozliczeń (art. 789 k.c.)[29]. Nie ulega jednakże wątpliwości, że pozycja kupującego jest wtedy bardzo trudna. Prawdopodobna jest bowiem nawet taka sytuacja, w której nastąpi wyłączenie odpowiedzialności kolejnych przewoźników, a kupują-

[27] Gronowski, *op. cit.*, s. 32 i n.

[28] Wyraźnie ilustruje trudną pozycję odbiorcy orzeczenie GKA z dn. 8.04.1982, PUG 1983, nr 6, poz. 129, którego teza brzmi: „...jeżeli w przesyłce stwierdzono szkodę powstałą w transporcie, a jednocześnie towar posiadał wady jakościowe, to do obowiązków odbiorcy przesyłki należało podjęcie wszelkich czynności zmierzających do zabezpieczenia roszczeń, zarówno w stosunku do przewoźnika z tytułu umowy o przewóz bądź do sprzedawcy, jak również czynności zmierzających do zabezpieczenia roszczeń w stosunku do sprzedawcy z tytułu rękojmi za wady towaru".

[29] Z najnowszych opracowań tego zagadnienia zob. Z. Siarkiewicz, *Stosunki umowne między przewoźnikami*, PUG 1983, nr 11.

cy pozostanie bez dowodów naganności postępowania spoczywających także po stronie sprzedawcy.

Dotychczasowe uwagi poczynione zostały w zasadzie w świetle wyrządzenia szkody wskutek niewłaściwego załadowania lub opakowania przesyłki. Na zakończenie podnieść należy mało uwzględnianą w dotychczasowych rozważaniach wadliwość przewożonych rzeczy jako źródła szkody kupującego. Także i ta kwestia zdaje się być wykładnikiem niezręczności sformułowania § 19 o.w.s. W praktyce arbitrażu znany jest fakt wydania orzeczenia, które skłonne było uznać wywiedzione z tego przepisu roszczenie odszkodowawcze za jedno z uprawnień z tytułu rękojmi za wady fizyczne rzeczy, żądając dla skuteczności jego wykonania wcześniejszego wniesienia reklamacji. Dopiero wydane w trybie odwoławczym orzeczenie Głównej Komisji Arbitrażowej przyjęło, że dla dochodzenia od sprzedawcy roszczeń odszkodowawczych powstałych w związku z uszkodzeniem przesyłki nie jest wymagane złożenie reklamacji przewidzianej w art. 563 § 2 k.c., albowiem nie są to roszczenia z tytułu rękojmi[30]. Glosa H. Goika do tego orzeczenia zawiera stwierdzenie, że rękojmia nie daje pełnej ochrony kupującemu w sytuacji, gdy wady towaru powodują szkodę w czasie przewozu. Dla autora jest to dodatkowy argument za niezależnością odpowiedzialności odszkodowawczej od rękojmi[31].

Warto w tym miejscu przypomnieć, że spór o charakter roszczenia przewidzianego w art. 566 i 574 k.c. toczył się na tle zakresu ochrony prawnej kupującego, który nabył rzecz wadliwą. Słusznie zauważa się w literaturze, że bezwzględne sprzężenie odpowiedzialności odszkodowawczej, opartej na zasadach ogólnych z rękojmią, mogłoby prowadzić w wielu sytuacjach do pokrzywdzenia kupującego[32]. Sądzić należy, że spostrzeżenie to odnosi się do każdego wypadku powstania szkody, bez względu na to, czy wadliwa rzecz znajdowała się w przewozie czy też nie. Pamiętać oczywiście należy, że sprzedawca nie jest odpowiedzialny z tytułu rękojmi za wady fizyczne, które powstały po przejściu ryzyka przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy, chyba że wady wynikły z przyczyny tkwiącej już poprzednio w rzeczy sprzedanej (art. 559 k.c.).

Zamknijmy rozważania uwagą o zakresie powinności kupującego związanych z odbiorem rzeczy od przewoźnika. Zwrócę uwagę na jeden tylko aspekt tej kwestii. Przepis § 20 o.w.s. zobowiązuje kupującego do żądania sporządzenia przez przewoźnika protokołu stwierdzającego

[30] Z uzasadnienia orzeczenia GKA z dn. 17.04.1972, OSPiKA 1973, nr 9, poz. 173.

[31] H. Goik, glosa do orzeczenia GKA z dnia 17.04.1972, OSPiKA 1973, nr 9, poz. 173.

[32] Skąpski, *op. cit.*, s. 146 i n. oraz podana tam literatura.

ubytek lub uszkodzenie przesyłki. Ustanawia jednocześnie, w razie zaniechania tego żądania przez odbiorcę, utratę praw względem sprzedawcy. Zauważmy, że rozszerzenie w stosunku do treści art. 545 § 2 k.c. obowiązków kupującego o żądanie sporządzenia protokołu szkodowego pod rygorem utraty praw względem sprzedawcy, stanowi kolejny przykład starań ustawodawcy gospodarczego o wzmocnienie pozycji prawnej sprzedawców. Można mieć chyba przekonanie, iż wyłączenie sankcji w postaci utraty roszczeń względem sprzedawcy byłoby rozwiązaniem bardziej racjonalnym. Z jednej bowiem strony — sporządzenie protokołu o stanie przesyłki przez przewoźnika zdaje się być dostatecznym środkiem ochrony sprzedawcy w przypadku nieuzasadnionych roszczeń kupującego, z drugiej zaś — zaniechanie przez kupującego żądania sporządzenia wspomnianego protokołu stawia kupującego przed koniecznością poszukiwania innych środków dowodowych.

Bodźcem do nakreślenia tych kilku uwag jest w przeważającej mierze nader jednostronne widzenie omawianego zagadnienia przez orzecznictwo arbitrażowe. Z tego też powodu uchwytna może jest także jednostronna, lecz odwrotna ocena omawianego problemu. Wydaje się bowiem, że sytuacja prawna kupującego (odbiorcy przesyłki) wymaga jednolitej wykładni z wykluczeniem w szczególności wszelkich rozwarstwień podstaw odpowiedzialności sprzedawcy. Posługiwanie się sprzedawcy dostępnymi formami przewozu w celu wykonania własnego zobowiązania, bez względu na rodzaj użytego do przewozu środka, nie powinno wywoływać niekorzystnych skutków w sferze prawnej kupującego.

Wpłynęło do Redakcji
„Folia iuridica" w 1984 r.

Katedra Prawa Obrotu Uspołecznionego
Uniwersytet Łódzki

Anna Rzetelska

LA RESPONSABILITÉ DU VENDEUR POUR LE DOMMAGE SURGI LORS DU TRANSPORT DANS LES RAPPORTS ENTRE LES UNITÉS DE L'ÉCONOMIE SOCIALISTE

La responsabilité du vendeur pour le dommage surgi lors du transport de la chose fait partie de l'institution principale du droit des obligations, à savoir de la responsabilité contractuelle. Autour du problème indiqué par le titre de l'article, se dessine une divergence d'opinions qui sépare la doctrine de droit civil d'un côté et celle de droit économique de l'autre. Cette divergence a été inspirée par al jurisprudence de l'arbitrage économique d'Etat tendant à détacher la responsa-

bilité contractuelle entre les unités de l'économie socialiste du principe de la faute présumée du débiteur (l'art. 471—472 du code civil polonais).

De la tendance susmentionnée émane l'opinion qui nie le rôle de l'art. 471 du code civil en tant que fondement de la responsabilité contractuelle du vendeur pour le dommage surgi lors du transport. La polémique de l'auteur avec cette opinion a deux aspects. Le premier, théorique, consiste à présenter les arguments pour l'unité du fondement de la responsabilité dans tous les rapports contractuels, quelles que soient leurs parties. Ensuite l'auteur démontre que les conditions de la responsabilité contractuelle ne varient pas en fonction du moment de la survenance du dommage. La durée du temps, pendant lequel la chose se trouve dans le transport, ne peut modifier ni le fondement ni les conditions de la responsabilité du vendeur pour le dommage survenu durant le transport, mais qui résulte d'une faute du vendeur.

En conclusion l'auteur souligne que l'art. 471 du code civil constitue le fondement de la responsabilité de chaque vendeur (même dans les rapports entre les unités de l'économie socialiste), à condition que le dommage survenu durant le transport résulte soit du fait fautif, p. ex. d'un chargement ou d'un emballage indu, soit d'un vice de la chose.

Le deuxième aspect de la discussion est plus pratique. Il s'agit du fait que le détachement de la responsabilité du vendeur, étant l'unité de l'économie socialiste, du régime général de l'art. 471 du code civil provoque des conséquences juridiques défavorables à l'acheteur (le destinateur de l'envoi). Ces conséquences, la jurisprudence de l'arbitrage ne semble pas les prendre en considération, apparaissent surtout en ce qui concerne le fardeau de la preuve incombant à l'acheteur.

L'analyse de cette jurisprudence a permis de renforcer la conclusion finale de l'auteur qui s'exprime contre la division du fondement de la responsabilité contractuelle du vendeur dans les rapports entre les unités de l'économie socialiste. L'utilisation, par le vendeur, de différents moyens de transport dans l'exécution de son obligation ne doit pas entraîner des conséquences negatives dans la sphère juridique de l'acheteur.

Tłum. *T. Pajor*