99

ANDRZEJ KAFTAL
ADWOKAT

LOTNICTWO A PRAWO CYWILNE

ZAGADNIENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI
WZGLĘDEM PASAŻERÓW
W TEORJI I W PRAKTYCE.



DZIAŁ ... PRAWA U.
Inw. Nr. 299
Dział IV. 369
Nr ... Egz. ...

WARSZAWA — 1926.
NAKŁADEM KSIĘGARNI F. HOESICKA.

ANDRZEJ KAFTAL
ADWOKAT

Biblioteka Cywilistyczna U. J.
Dz. VII L. 175 Nr inw. 1447

LOTNICTWO A PRAWO CYWILNE

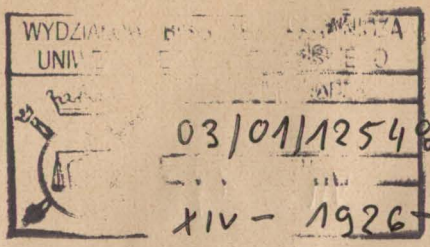
ZAGADNIENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI
WZGLĘDEM PASAŻERÓW
W TEORJI I W PRAKTYCE.



BIBL. [illegible]
Inw.: 299
Dział: IV.
w: | t. |

Wydz. Bibl. Prawnicza
1806179090

WARSZAWA — 1926.
NAKŁADEM KSIĘGARNI F. HOESICKA.


WYDZIA
UNIW
03/01/12548
XIV - 1926 - KAL
IV
299

Druk. „Współczesna", Warszawa, Szpitalna Nr. 10. Telefon 193-95.

WSTĘP.

Okres powstawania nowych wartości w dziedzinie życia społeczeństw rzuca myśl ludzką na coraz to nowe tory, stwarzać musi nowe pojęcia, modyfikować nieraz utarte kanony i krocząc ciernistym szlakiem jaki przypadł w udziale wszystkim wynalazkom, zmusza ludzkość do apercepcji tych nowych pojęć, jako już prawd niezbitych, stanowiących dorobek ludzkości.

Dziedzina prawa, jak może żadna inna, musi być tą niwą przeorywaną pługiem pracownika pod bujny posiew nowych pojęć, nowych norm i nowych systemów interpretacji ustalonych już przepisów prawa, jako wyrazu współżycia społecznego ludzkości w pewnym okresie jej rozwoju.

Dlatego też ze specjalną czujnością prawodawca winien jest trzymać rękę na pulsie społeczeństwa i w każdej chwili powstawania nowej wartości w tej czy innej dziedzinie życia społecznego winien jest skierować swój wysiłek, aby to nowe zjawisko znalazło odpowiednik w stosownym przepisie prawnym, aby nowy dorobek ducha ludzkiego nie został bądź wypaczony, bądź przez pozbawienie go opieki prawnej wręcz zmarnowany.

Zanim jednak prawodawca przystąpi do opracowania tych norm prawa, które będą posiadać moc obowiązującą i może na długie lata wtłoczą dane zjawisko w ramy nieraz zbyt wązkie lub zbyt szerokie, wymogi życia zmuszą do stosowania do danego zjawiska norm prawnych już istniejących, dając w ten sposób szerokie pole do oświetlenia kwestji przez orzecznictwo sądowe i doktrynę, które prawodawca w najszerszym zakresie wyzyskać powinien, jako oparte na przesłankach wynikłych z doświadczenia życiowego i teoretycznych dociekań.

Ztąd powszechne zainteresowanie sfer prawniczych kwestją lotniczą jako zagadnieniem prawnem. W szczególności kwestją odpowiedzialności przewożącego powietrzem względem pasażerów.

Rozwój lotnictwa postępuje nader szybko, nawet nasz kraj borykający się z szeregiem trudności gospodarczych i z natury rzeczy w kwestjach technicznych bardziej zacofany od krajów zachodnich zwraca szczególną uwagę na lotnictwo, czego wyrazem jest sieć linij lotniczych stosunkowo nawet bardzo gęsta, bo łącząca wszystkie najważniejsze ośrodki państwa.

Ze względu na udostępnienie tego rodzaju lokomocji i duże korzyści jakie daje pasażerom, wzmaga się ruch pasażerski i coraz szersze koła publiczności zaczynają się interesować ujęciem prawnem zagadnienia.

Zdawałoby się że kwestja dojrzała już dla prawodawcy. Jest to jednak tylko punkt widzenia życiowy. Krocząc wolniej znacznie od życia prawo boryka się z szeregiem wątpliwości nie tylko u nas lecz i za granicą, gdzie kwestje te są poddawane szerokim badaniom, nawet na specjalnych międzynarodowych zjazdach prawniczych, które aż dotychczas nie są w stanie ustalić zadawalniających wytycznych na przyszłość, ustawicznie modyfikując poszczególne przepisy, a nawet i zasady.

Zanim przeto nowe prawo ukaże się na łamach Dziennika Ustaw, bieżące zagadnienia muszą być rozstrzygane w trybie istniejącego prawa, interpretowanego zgodnie z wymogami życia współczesnego i doktryną, jaka ad hoc stworzoną już została.

Praca niniejsza ma skromne zadanie naszkicowania płaszczyzny w której winno by się roztrzygać szereg kwestyj powstałych w związku z interesującym nas zagadnieniem. Pragnęlibyśmy znaleźć wytyczne do określenia charakteru odpowiedzialności przewożącego powietrzem, sposobu zwolnienia się od niej, oraz skutków tej odpowiedzialności. Postaramy się wykazać, że przewozy powietrzne, aczkolwiek pod niektórymi względami odrębne od przewozów innego rodzaju, podlegają jednakże tym samym normom prawnym. Dla uwypuklenia tej idei z konieczności będziemy musieli nie tylko rozpatrywać odpowiedzialność przy przewozach powietrznych, lecz odpowiedzialność przy innego rodzaju przewozach, a nawet i odpowiedzialność powstałą w związku z wykonaniem umów innej natury.

Dzieląc naszą pracę na dwie części, w pierwszej rozpatrzemy ogólne zasady, któremi się kieruje odpowiedzialność w prawie cywilnem. Wskażemy, że prawo nasze zna odpowiedzialności dwuch rodzai: kontraktową i deliktową, które są regulowane odrębnymi przepisami i powodują odrębne skutki. Postaramy się jak najszczegółowiej wykazać cechy szczególne dotyczące każdej z tych odpowiedzialności i różniczkujące je między sobą. Następnie określimy stosunek pomiędzy temi dwoma odpowiedzialnościami, wywodząc nasz pogląd, że pogwałcenie umowy w niektórych przez nas wskazanych wypadkach powoduje równocześnie z powstaniem odpowiedzialności kontraktowej, również i odpowiedzialność deliktową, umożliwiając poszkodowanemu korzy-

stanie ze skarg opartych na jednej, albo na drugiej podstawie i dając mu w ten sposób możność uniknięcia tych niedogodności, lub skorzystania z tych dobrodziejstw, które są przywiązane do roszczeń opartych na odpowiedzialności jednego albo drugiego rodzaju. W części drugiej naszej pracy będziemy mieli specjalnie na względzie odpowiedzialność przewożącego powietrzem względem pasażerów. Rozpoczniemy od określenia podstawowego charakteru jego odpowiedzialności, zaczem wskażemy, w jakich wypadkach pogwałcenie umowy przewozu pasażerów spowoduje równoczesne powstanie odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej. Następnie wskażemy w jakich wypadkach przewożący zostanie zwolniony od odpowiedzialności, poświęcając osobny rozdział tak rozpowszechnionym dzisiaj przy przewozach powietrznych „klauzulom nieodpowiedzialności", czyli umowom zwalniającym przewożącego od wszelkiej odpowiedzialności za szkody spowodowane pasażerom w trakcie przewozu. W dalszym ciągu naszej pracy wspomnimy o skutkach odpowiedzialności t. j. o odszkodowaniu, rozpatrując szczegółowo w jakich wypadkach ono się należy, jak określa się jego wysokość i jakie osoby są powołane do jego żądania. Będziemy mieli tutaj na względzie szkody moralne które we Francji od szeregu lat są uznane jako niewątpliwe i bezwzględnie podlegające zasądzeniu. Na zakończenie uzasadnimy potrzebę wprowadzenia u nas specjalnego prawa o żegludze powietrznej, streścimy kilka ustaw tego rodzaju, obowiązujących w krajach europejskich, również, jak i dwa projekty praw międzynarodowych w tej dziedzinie i nareszcie zapodamy te zasady, opierając się na które, w naszem mniemaniu, nasz ustawodawca mógłby wydać ustawę korzystną zarówno dla pasażerów, jak i dla przewożących powietrzem, a w pierwszej linji, powodującą rozwój naszego lotnictwa.

CZĘŚĆ I.

WINA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ.

W pierwszym rzędzie zastanowić się należy czy w prawie cywilnem egzystuje dwojakie pojęcie winy, czy też tylko jedne. Mianowicie, czy egzystuje jednego rodzaju wina, stanowiąca pogwałcenie umowy, a drugiego — pogwałcenie obowiązków legalnych, czy też wina w tych obu przypadkach jest jednolita.

Teorja klasyczna uznaje dwa rodzaje winy, przeciwstawiając winie kontraktowej winę deliktową [1]). Rozróżnienie upatruje w tym: 1) winy są oceniane w sposób różnorodny, a mianowicie gdy chodzi o określenie, czy pewien czyn stanowi winę należy być bardziej wymagającym, gdy chodzi o winę deliktową, aniżeli o winę kontraktową; 2) dowód winy przeprowadza się w obydwuch wypadkach w sposób różnorodny: wina kontraktowa domniemywa się, a wina deliktowa nie; 3) odszkodowanie też określa się w sposób odmienny, a mianowicie w wypadku winy kontraktowej jest ono ograniczone, a w wypadku winy deliktowej całkowite.

Jednakowoż szereg autorów z Planiol'em [2]) na czele przeciwstawił się tej zasadzie, dowodząc, że prawo cywilne uznaje tylko jeden rodzaj winy i podział jej na dwie kategorje jest zupełnie nieuzasadniony, gdyż charakter pogwałconego zobowiązania pozostaje bez wpływu na winę. Umowy bowiem prawem się stają dla stron, które je zawarły (art. 1134 K. N.), prawo zaś jest umową społeczną (contrat social). Wskutek tego zarówno umowa, jak i prawo stanowią jednakowe źródła zobowiązań, przyczem pogwałcenie umowy nie różni się od pogwałcenia prawa, z czego wynika, że niema dwuch rodzajów winy, gdyż wina po-

[1]) Huc t. VII Nr. 95.

[2]) Traité élementaire de Droit Civil t. II NN. 873 — 877, 883 — 889, 896 — 898; — Note Dalloz 1896. 2. 457.

legająca na pogwałceniu umowy jest taka sama, jak ta, która polega na pogwałceniu prawa.

Tego rodzaju zapatrywania spotkały się z pewnymi zarzutami sprecyzowanymi przez Bonnecase'a[3]), który aczkolwiek uważa, że obydwa rodzaje winy posiadają tę cechę wspólną, iż stwarzają zobowiązanie naprawienia szkody, mają za podstawę istnienie w przeszłości jakiegoś zobowiązania i polegają na jego pogwałceniu, jednakowoż tego rodzaju jedność winy może być uznana jedynie z abstrakcyjnego punktu widzenia, z punktu widzenia zaś konkretnego, a mianowicie zastosowania prawa pozytywnego do poszczególnych wypadków życia, należy rozróżniać winę kontraktową i deliktową, gdyż są one regulowane przez odmienne przepisy prawa i odmienne powodują skutki. Innemi słowy z punktu widzenia czystego prawa istnieje tylko jeden rodzaj winy, zaś technika prawa zmuszona jest rozróżniać dwie kategorje.

Tem nie mniej uzasadnienie dualistyczności winy przytaczane przez wyznawców teorji klasycznej nie jest naszym zdaniem przekonywujące, przemawiają przeciwko niemu następujące, a nader istotne względy.

1). Przedstawiciele teorji klasycznej wskazują, że ocenia się winę różnorodnie: gdy odpowiedzialność kontraktowa jest zasadniczo spowodowana winą levis in abstracto (art. 1137 K. N.), natomiast w wypadku winy deliktowej ponosi się odpowiedzialność za wszelki rodzaj winy (art. 1382 K. N.), a więc nawet za winę najlżejszą (culpa levissima), innymi słowy bierze się w rachubę wszelką winę, o ile jest deliktową i tylko pewien stopień winy o ile jest to wina kontraktowa, przyczem w tym ostatnim wypadku stopień winy wzięty pod rachubę przy określeniu odpowiedzialności jest zmienny i uzależniony od rodzaju pogwałconego zobowiązania (ust. 2 art. 1137 K. N.). Wszelako rozróżnienie tego rodzaju jest tylko pozornem i wypływa z pomięszania pojęć: stopnia winy i rozciągłości zobowiązania. Art. 1137 K. N. reguluje bynajmniej nie kwestję winy, lecz rozciągłość zobowiązania, a mianowicie starań, których dłużnik winien dołożyć przy wykonaniu swoich obowiązków. W rzeczywistości tam, gdzie zwolennicy teorji klasycznej widzą w materji kontraktowej winę różnego stopnia — są jedynie zobowiązania różnej rozciągłości. Gdy naprzykład przyjętem jest twierdzenie, że dłużnik nie odpowiada za culpa levissima, w rzeczywistości ma to oznaczać, że umowa zmusza go do wykonania tylko pewnych określonych czynności i wskutek tego nie może on ponosić odpowiedzialności za niewykonanie innych w umowie nie wymienionych; jest on nieodpowiedzialnym nie dlatego, że nie wykonując tych czynów popełnił tylko winę bardzo lekką, lecz ze względu na to, że umo-

[3]) Supplément au Traité de Droit Civil par Baudry-Lacantinerie t. II, N. 462 i nast.

wa nie zmuszała jego wogóle do ich wykonania. Wobec powyższego nie egzystuje kwestja stopnia winy, lecz jedynie rozciągłości zobowiązania powstałego na skutek umowy. Z chwilą, gdy zobowiązanie nie zostało wykonane, dłużnik staje się odpowiedzialnym. Z powyższego wynika, że to pierwsze zróżniczkowanie pojęć winy kontraktowej i deliktowej oparte na różnicy ich stopnia, jest spowodowane mylną interpretacją art. 1137 K. N.[4]).

2). Wyznawcy teorji klasycznej upatrują rozróżnienie dwuch kategorji winy również i w tej okoliczności, że przeprowadzenie dowodu jej zaistnienia różni się w obydwuch wypadkach. W zakresie umów wina się domniemywa, wobec czego wierzyciel dowodzi jedynie egzystencji pogwałconej umowy, przyczem dłużnik zostaje uznany winnym automatycznie na skutek tej okoliczności, że zobowiązanie nie zostało wykonane. W zastosowaniu do występków i jakby-występków zasadniczo wina się nie domniemywa, lecz musi być udowodniona przez skarżącego[5]). Atoli tego rodzają odmienne przeprowadzenie dowodu nie jest spowodowane charakterem winy, lecz jedynie zasadą, że nie można wymagac stwierdzenia okoliczności negatywnych. W rzeczy samej, o ile dłużnik ma zobowiązanie pozytywne czynienia lub dania, wierzyciel posiada prawo wymagania wykonania tego zobowiązania, z chwilą udowodnienia zaistnienia wierzytelności, którą jedynie musi on ustalić. Po przeprowadzeniu tego rodzaju dowodu, dłużnik winien być skazany, chyba że ustali okoliczność zwalniającą go od zobowiązania. O ile zaś dłużnik jest zobowiązany do czynności negatywnych, a więc do zaniechania, wierzyciel nie ma prawa żądania od niego czegokolwiek tak długo, póki nie udowodni, że dłużnik stał się winnym czynu pogwałcającego te zobowiązanie negatywne. Są to zwykłe prawidła dowodowe. Ponieważ zazwyczaj zobowiązania umowne polegają na wymaganiu od dłużnika pewnych czynów pozytywnych, a mianowicie czynienia lub dania, zobowiązania zaś legalne wymagają od niego zwykle zaniechania, przedstawiciele teorji klasycznej wybudowali na podstawie prawideł dowodowych teorję rozróżnienia rodzaju winy, ustalając zasadę, że w razie naruszenia zobowiązań umownych wierzyciel nie ma nic do dowodzenia, w razie zaś naruszenia obowiązków legalnych skarżący musi przeprowadzić dowód winy deliktowej. Niesłuszność tego rodzaju zasady staje się oczywistą o ile uprzytomnimy sobie, że przedmiotem zobowiązania umownego może być nie czynienie, lecz zaniechanie czegokolwiek, wówczas oczywiście wierzyciel w poszukiwaniu odszkodowania zmuszony będzie dowieść, że dłużnik dopuścił się czynu, którego w myśl umowy powinien był zaniechać.

---

[4]) Planiol, Note Dalloz 1896. 2. 457; — Traité élémentaire de Droit Civil t. II, NN. 883 — 887; — Colin et Capitant. Cours élémentaire de Droit Civil français t. II, str. 8.

[5]) Huc, t. VIII, NN. 424—428.

3). Przedstawiciele teorji klasycznej doszukują się wreszcie rozróżnienia winy w tem, że wysokość odszkodowania za winę kontraktową jest ograniczona w myśl art. art. 1150 i 1151 K. N., w razie zaś winy deliktowej jest całkowite, co wynika z art. 1328 K. N. Tego rodzaju rozróżnienie jest całkiem słuszne i uzasadnione, nie może ono tylko służyć dowodem dualistyczności winy, gdyż dotyczy jedynie rozciągłości odszkodowania, które jest bezpośrednio uzależnione nie od charakteru winy, a od charakteru odpowiedzialności.

Dochodzimy więc do przekonania, że przytoczone przez teorję klasyczną dowody stwierdzają jedynie istnienie dwuch rodzai odpowiedzialności, z czem się całkowicie zgadzamy.

Odnośnie zas do przytoczonych wyżej uwag krytycznych Bonnecase'a mniemamy, że przeprowadza on swoisty punkt widzenia, sprawiający na pierwszy rzut oka wrażenie niejakiego pomięszania pojęć winy i odpowiedzialności: wskazuje on, że aczkolwiek zasadniczo wina jest jedna, jednakowoż w zastosowaniu do życia należy rozróżniać dwa jej rodzaje. Pogląd ten oparty na prawie pozytywnem, spowodowany jest tem spostrzeżeniem, że wina w naszym prawie powoduje różne skutki i odmiennym podlega prawidłom. Jednakże w rzeczywistości ta dualistyczność dotyczy, jak wskażemy niżej, nie pojęcia winy, lecz jedynie przepisów regulujących odpowiedzialność za jej popełnienie. Przeciwnicy zaś teorji klasycznej, wypowiadając się za pojęciem jednego rodzaju winy, nie wskazują bynajmniej by odpowiedzialność jednego tylko była rodzaju. Uważamy, że zasady głoszone przez nich są słuszne, albowiem w naszem prawie cywilnem niema podstaw do rozróżnienia dwuch rodzajów winy, egzystują natomiast dwa odmienne rodzaje odpowiedzialności: odpowiedzialność kontraktowa i odpowiedzialność deliktowa.

W rzeczy samej wina jest to pogwałcenie prawa przysługującego innej osobie, a podlegającego ochronie prawnej, pogwałcenie, które sprawca bądź przewidział, bądź też będąc bardziej uważnym mógł przewidzieć. Takie określenie winy stosuje się w jednakowej mierze do dziedziny deliktów, jak i kontraktów.

Postaramy się wyjaśnić to nieco dokładniej. Naszym zdaniem egzystują tylko dwa rodzaje obowiązków: jeden z nich człowiek ma, jako członek społeczeństwa względem całego społeczeństwa i poszczególnych jego członków. Obowiązek ten wynika sam przez się z faktu przynależności do społeczeństwa, zrzec się go nie można, nikt też zwolnić od skutków jego pogwałcenia nie ma prawa, gdyż pogwałcając go narusza się prawo nie tylko poszczególnej jednostki, lecz prawo całego społeczeństwa. Tego rodzaju obowiązek nie stwarza bezpośrednio stosunku prawnego względem jakiejś określonej jednostki, powstanie on dopiero z chwilą, gdy jego pogwałcenie wyrządzi szkodę tej jednostce. Obowiązki tego rodzaju, jako wynikające z samego prawa nazwiemy obowiązkami legalnymi. Drugi rodzaj obowiązków

polega na zobowiązaniach umownych, dobrowolnie przyjętych, ciążą one człowieka dopiero z chwilą ich przyjęcia; od poszczególnej jednostki zależy określenie zarówno ich treści, jak i rozciągłości, obowiązują one tylko względem kontrahenta, przyczem ich pogwałcenie przynosi szkodę tylko temu ostatniemu, wobec czego może on nawet a priori zwolnić od skutków ich pogwałcenia. Tego rodzaju obowiązki, jako powstałe jedynie na mocy umowy nazwiemy obowiązkami kontraktowymi.

Aczkolwiek obowiązki obydwu przytoczonych rodzai powstają w sposób odmienny i są również w sposób odmienny regulowane, jednakowoż korzystają one z obrony prawa w równej mierze. Prawa otrzymane na mocy umowy z kontrahentem są tak samo ochraniane, jak i prawa, które nam przysługują z samego faktu przynależności do społeczeństwa. W tym też sensie należy rozumieć art. 1134 K. N., wskazujący, że umowy prawnie zawarte stają się prawem dla tych, którzy je zawarli.

Wobec powyższego powracając do określenia pojęcia winy widzimy, że będą nią czyny pogwałcające prawa innej jednostki zarówno wynikające z samej przynależności jej do społeczeństwa, jak też i nabyte przez nią na skutek umowy. Niema więc dwuch rodzai winy, gdyż byłoby to sprzeczne z samem pojęciem winy.

Atoli skutki popełnionej winy będą różne w zależności od kategorji praw, które zostały pogwałcone. W razie pogwałcenia praw legalnych, powstanie odpowiedzialność deliktowa, w razie pogwałcenia zaś praw wynikających z umowy — odpowiedzialność kontraktowa. Pierwsza z nich stwarza zobowiązanie względem jednostki poszkodowanej; zobowiązanie te będzie nowem, gdyż dotychczas, żadny bezpośredni stosunek prawny sprawcy szkody z jego ofiarą nie łączył. Wprawdzie każdy człowiek ma pewne obowiązki legalne względem całego społeczeństwa, ale dopiero spowodowanie określonej jednostce szkody wskutek ich naruszenia, powoduje powstanie bezpośredniego stosunku prawnego pomiędzy temi dwoma jednostkami. W razie pogwałcenia praw jednostki wynikających z umowy, zawartej ze sprawcą szkody, nie powstaje samo przez się żadne nowe zobowiązanie, a to z tego względu, że konieczność odszkodowania w razie pogwałcenia, lub niewykonania umowy jest już zawarta w tej ostatniej. Innemi słowy odpowiedzialność kontraktowa jest jedynie skutkiem pogwałcenia uprzednio istniejącego zobowiązania, gdy natomiast odpowiedzialność deliktowa jest sama przez się zobowiązaniem [6]).

Nasze prawo pozytywne rozgranicza odpowiedzialność kontraktową od odpowiedzialności deliktowej, poświęcając pierwszej art. 1147 i nast., a drugiej art. 1382 i nast. W ten sposób zasadnicze prawidła pod rządem których znajduje się odpowiedzialność kontraktowa są umieszczone przez ustawodawcę w Tytule III Księgi III Kodeksu Napoleona, omawiającym kontrakty,—pra-

[6]) M. Meigné. Responsabilité et contrat. thèse Lille 1924.

widła zaś właściwe odpowiedzialności deliktowej są umieszczone w Dziale II Tytułu IV tejże Księgi, zatytułowanym „o występkach i jakby-występkach".

Prawidła regulujące powstanie, zastosowanie i skutki odpowiedzialności obydwuch rodzai, różnią się między sobą w sposób bardzo znaczny. W rozdziale następnym mamy na celu wykazanie tych rozróżnień.

CECHY SZCZEGÓLNE OBYDWUCH RODZAJÓW ODPOWIEDZIALNOŚCI.

1. ŹRÓDŁA ODPOWIEDZIALNOŚCI.

Odpowiedzialność kontraktowa.

Wina kontrahenta nie jest jedynem źródłem odpowiedzialności kontraktowej, bowiem wszelki czyn gwałcący zobowiązanie w konsekwencji pociągnąć musi za sobą odpowiedzialność sprawcy. Zbędnem jest doszukiwanie się, czy niewykonanie umowy przez dłużnika jest spowodowane z jego winy, wystarcza że ona wykonaną nie została, by spowodować odpowiedzialność dłużnika; może on być zwolnionym tylko w wypadkach ściśle przez prawo określonych, o których wspomniemy niżej.

Taki punkt widzenia był usankcjonowany przez prawo rzymskie [1]), które uznawało odpowiedzialność dłużnika nawet w tym wypadku, gdy zniszczenie rzeczy było spowodowane przez jego czyn niezawiniony.

W starym francuskiem prawie Pothier [2]) w sposób następujący streścił tą zasadę: „dłużnik nie może przez swój czyn zwolnić się od zobowiązania i pozbawić wierzyciela jego wierzytelności; zasada ta ma swoje zastosowanie nawet wówczas, gdy dłużnik zniszczył rzecz przedtem nim się dowiedział, że nie jest jej właścicielem". Powyższy ustęp z dzieła Pothier'a niezbicie dowodzi, iż uważał on, że odpowiedzialność kontraktowa powstaje z samego pogwałcenia umowy, nawet o ile dłużnikowi żadnej zarzucić nie można winy. W rzeczy samej, czyż można mówić o winie dłużnika, niszczącego rzecz, którą on uważał za własność, nie wiedząc o tem, że była ona dana na skład lub pożyczona osobie, której on został spadkobiercą.

Nasze prawo przyjęło zasadę Pothier'a, dając jej wyraz w szeregu artykułów, szczególniej zaś w art. 1147 K. N., który głosi, że dłużnik jest odpowiedzialny za niewykonanie zobowiązania „ilekroć nie usprawiedliwi, że niewykonanie pochodzi z przyczyny postronnej, która poczytaną mu być nie może". Oczywi-

---

[1]) Dig. XLV, 1 de verbis obligatoribus 91 § 2.

[2]) Oblig. N. 663.

wiście nie można uważać, by ustawodawca w przyczynie postronnej widział jedynie przyczynę obcą woli dłużnika, gdyż wówczas nie użyłby dodatkowo i całkiem zbędnie zwrotu ...„która poczytaną mu być nie może“... W rzeczywistości „przyczyna postronna“ oznacza przyczynę która względem dłużnika jest zewnętrzna. Przeważna część autorów francuskich, również jak i orzecznictwo uważają wobec tego, że siłą wyższą, zwalniającą od odpowiedzialności jest jedynie zdarzenie zewnętrzne względem dłużnika i obce jego czynnościom.[3]).

Z powyższego wynika, że dłużnik jest odpowiedzialny za zwykły swój czyn, pogwałcający zobowiązanie, a to z tego względu, że czyn taki nawet niezawiniony nie jest w żadnym razie „przyczyną postronną, która poczytaną mu być nie może“, a która jedynie w myśl art. 1147 K. N. zwalnia go od odpowiedzialności. Dłużnik nie ma prawa przeprowadzenia dowodu, iż nie dopuścił się żadnej winy, zachowując wszystkie środki ostrożności, oraz czuwając nad rzeczą jak przystało.[4]). Jedyne co mu jest dozwolonem, to udowadniać tą okoliczność, że niewykonanie zobowiązania zostało spowodowane przez przyczynę zewnętrzną, siłę wyższą.

Potwierdzenie wymienionej zasady znajdujemy w art. 1245 K. N., w myśl którego dłużnik jest zwolniony od odpowiedzialności za uszkodzenie rzeczy jedynie wówczas, gdy nie wynikało ono „z jego czynu, lub z jego winy“. Artykuł ten przyrównujący czyn dłużnika do jego winy jest zresztą powtórzeniem zasady wyrażonej przez Pothier'a[5]). W części szczególnej zobowiązań wskażemy na artykuł 1933 K. N. w myśl którego uszczuple-

---

[3]) M. Meigné. op. cyt.

[4]) Utarty punkt widzenia, że dłużnik niektórych rodzai zobowiązań, jest zwolniony od odpowiedzialności w razie ustalenia, że winy nie popełnił, a to w drodze przeprowadzenia dowodu, iż czuwał nad zachowaniem rzeczy w tej mierze w jakiej prawo odnośnie do danego rodzaju umowy nakazywało, jest oparte jedynie na zasadzie stopniowania winy, spowodowanej błędnem komentowaniem art. 1137 K. N. O ile wychodzić z wyłuszczonej przez nas w poprzednim rozdziale zasady „rozciągłości zobowiązania“, przyjętej przez autorów doby obecnej, nie będzie mowy o przeprowadzeniu przez dłużnika dowodu, że aczkolwiek umowa została pogwałcona, nie ponosi on jednak odpowiedzialności, gdyż uskuteczni w celu jej wykonania wszelkie możliwe czynności. Jedynie co dłużnik za pomocą dowodów może stwierdzić, to jest, że umowa wogóle pogwałconą nie została, gdyż wszystkie zobowiązania przez niego przyjęte, zostały w całej rozciągłości wykonane, o ile zaś wierzyciel pożytku z umowy nie osiągnął, to okoliczność ta nie stoi w żadnym stosunku do faktu dopełniania przez dłużnika jego obowiązków, albowiem w danym wypadku wierzyciel osiągnąłby korzyść jedynie w tym wypadku, gdyby dłużnik nie ograniczając się do wykonania zobowiązań z danego rodzaju umowy wynikających dokonałby jeszcze szereg innych dodatkowych czynów, których nikt od niego wymagać nie mógł. Przy tego rodzaju konstrukcji obrona dłużnika polega na stwierdzeniu, że powództwo wierzyciela jest niesłuszne, gdyż wogóle umowa nie była pogwałcona, aczkolwiek wierzyciel nie osiągnął spodziewanej korzyści.

[5]) Oblig. N. 661.

nie przedmiotu przyjętego na skład, a spowodowane przez czyn przyjmujucego na skład ciąży tego ostatniego.

Jednakowoż niektórzy autorowie wskazują na szereg innych artykułów kodeksu, z których miałoby wynikać, że odpowiedzialność kontraktowa ma swoje źródło li tylko w winie dłużnika. Wszakże rozejrzawszy się nieco bliżej w cytowanych na obalenie naszego punktu widzenia artykułach, spostrzegamy, że art. 1374 i 1379 K. N. są obce materji kontraktowej, art. art. 1732 i 1810 K N. winny być interpretowane w myśl ogólnej zasady art. 1147 K. N., co wypływa z treści art. 1811 K. N., wspominającego o wypadku losowym w zestawieniu ze zwrotem „bez jego winy", z czego wynika, że w danym wypadku ustawodawca uważał, iż wszelka strata, powstała z przyczyny, która nie jest dla dłużnika zewnętrzną (wypadek losowy), jest tem samem spowodowana jego winą; w ten sposób ustawodawca dał nader rozciągłe tłomaczenie wyrazu „wina", zawierające w sobie również i pojęcie zwykłego czynu. Art. 1807 K. N. nie ogranicza bynajmniej odpowiedzialności dłużnika za pogwałcenie umowy do jego winy, wskazuje tylko, że przyczyna obca dla dłużnika nie zwolni go mimo to od odpowiedzialności, o ile poprzedzała ją jakakolwiek wina dłużnika. Wreszcie art. 1302 K. N. wskazuje, że dłużnik rzeczy oznaczonej co do tożsamości zostaje zwolniony od odpowiedzialności o ile ona zginęła lub uległa zniszczeniu bez jego winy. Jednakowoż przy interpretowaniu tego artykułu jesteśmy zmuszeni zastosować zasady wyłuszczone w art. 1147 K. N., zwalniającym dłużnika jedynie w wypadku, o ile przyczyna postronna czyni wykonanie niemożliwem; należy interpretować zwrot art. 1302 K. N. „bez winy dłużnika" w ten sposób: „wskutek przyczyny obcej, która nie może być dłużnikowi poczytaną". Tego rodzaju interpretacja art. 1302 K. N. jest zgodna z zasadą odpowiedzialności kontraktowej, przyjętej przez Kodeks Napoleona i uwidocznionej w zasadniczym dla tej materji artykule 1147. Gdybyśmy stanęli na innym punkcie widzenia, pomiędzy artykułami 1147 i 1302 powstałaby sprzeczność, a należy mieć na względzie, że o ile można interpretować art. 1302 K. N. w świetle art. 1147 K. N. o tyle jest niemożliwem postąpić odwrotnie. Pozatem, zwracając się do tego ustępu dzieła Pothier'a, z którego powstał art. 1302 K. N. [6]), widzimy, że nie różniczkuje on w nim pojęcia czynu i winy.

W czasach ostatnich doktryna skłoniła się do wyłuszczonej przez nas zasady, że odpowiedzialność kontraktowa jest spowodowana zwykłym czynem dłużnika [7]).

Jeżeli dłużnika ciąży ważne zobowiązanie umowne, jest on odpowiedzialny za jego niewykonanie, bez względu na to, czy

---

[6]) Oblig. N. 544.

[7]) Colin et Capitant op. cyt. t. II, str. 9; — Josserand. Les Transports N. 564; — Meigné. op. cyt. str. 34.

wiedział o jego istnieniu, czy jest pełnoletni, czy jest poczytalny, czy popełnił winę, z tem jedynem zastrzeżeniem, że zwolniony jest od odpowiedzialności o ile przyczyna postronna uczyniła wykonanie niemożliwem. Taki też jest punkt widzenia P l a n i o l' a [8]), wskazującego, że dla stwierdzenia odpowiedzialności dłużnika wystarczy skonstatowanie, iż istnieje zobowiązanie, którego wygaśnięcie nie zostało udowodnione.

Reasumując nasze wywody stwierdzamy, że dla ustalenia zaistnienia odpowiedzialności kontraktowej, należy w każdym poszczególnym wypadku stwierdzić do czego dłużnik jest zobowiązany, t. j. dokładną zawartość zobowiązania. Odpowiedzialność dłużnika wyniknie sama przez się z okoliczności, że nie zostało ono wykonane, chyba że spowodowanem to zostało przez działanie przyczyny zewnętrznej.

Odpowiedzialność deliktowa.

Zasadniczem źródłem odpowiedzialności deliktowej jest wina, czyli czyn zawiniony, nie dozwolony. Podstawowym artykułem, regulującym tę odpowiedzialność w naszem prawie jest art. 1382 K. N. Wskazuje on, że odpowiedzialność powstaje jedynie z winy, którą sprawca szkody winien naprawić.

Wspomnieć tu należy, że doktryna ma tendencję rozszerzenia pojęcia odpowiedzialności deliktowej, dowodząc, że spowodowaną może ona być nie tylko przez winę człowieka, lecz także i przez szereg innych okoliczności, które wskażemy niebawem. Kierunek ten doktryny został spowodowany celami zgoła praktycznemi, mianowicie w związku z rozwojem techniki i rozpowszechnieniem maszyn wszelkiego rodzaju, powstał cały szereg nowych wypadków, w czasie redagowania kodeksu nieznanych. Cechą charakterystyczną tych wypadków jest ich błyskawiczność i trudność udowodnienia czyjejkolwiek winy w ich powstaniu. Gdybyśmy się ograniczyli do zasad wyłuszczonych w artykułach 1382 i 1383 K. N., poszkodowany zmuszony byłby udowadniać za każdym razem winę właściciela lub osoby eksploatującej te maszyny. W przeważnej ilości wypadków taki dowód nie dałby się przeprowadzić i ofiara zostałaby pozbawiona odszkodowania. Celem zaradzenia takiemu położeniu, zarówno doktryna, jak i orzecznictwo skierowało swoje wysiłki na interpretację działu o występkach i jakby-występkach w ten sposób, by zwolnić ofiarę od ciężaru dowodowego. Orzecznictwo, jak wskażemy niżej, osiągnęło ten cel, poprzestając na pojęciu winy, jako podstawie odpowiedzialności deliktowej, poszczególni zaś autorzy poszli dalej. Jednakże przeważna ich część zachowała podstawowe pojęcie winy, wskazując tylko, że w niektórych poszcze-

[8]) Cytowana glossa Dalloz 1896. 2. 457.

gólnych i wyjątkowych wypadkach należy dać odpowiedzialności deliktowej szerszą niż dotychczasowo podstawę. W ten sposób poszkodowany zostanie zwolniony od przeprowadzenia dowodu winy, gdyż pojęcie winy nie będzie konieczne dla ustalenia odpowiedzialności.

Bettremieux[9]) wskazuje, że obok odpowiedzialności za winę, należy uznać niektóre wypadki odpowiedzialności bez winy: wtedy, gdy się ma do czynienia z działalnością anormalną i gdy należy stosować zasadę „ubi emolumentum, ibi onus".

Zwolennicy tego nowego kierunku prawnego, wychodzą z założenia, że sam objektywny fakt poniesienia szkody może stworzyć prawo do odszkodowania, które winna dać osoba czerpiąca tę lub inną korzyść z rzeczy szkodę powodującą. W ten sposób powstała teorja objektywnej odpowiedzialności.

W czasach ostatnich została ona nieco zmodyfikowana. Tak Demogue[10]), opierając się na artykule 1384 ust. 1 K. N., wskazuje, że obok winy, która ma znaczenie tradycyjne, należy postawić odpowiedzialność za ryzyko, tak zwane ryzyko stworzone (risque créé), czyli za niebezpieczeństwo stworzone przez właściciela rzeczy niebezpiecznej, puszczającego ją w obieg dla swej własnej korzyści. Demogue uważa, że aczkolwiek kodeks uznaje odpowiedzialność za winę własną, jednakże nie mówi on, że się jest odpowiedzialnym tylko za winę. Zdaniem jego odpowiedzialność oparta na ryzyku istnieje względem gospodarzy, osób dających zlecenia, dozorców zwierząt i rzeczy.

Josserand[11]) uważa, że ustawodawca w ust. 1 art. 1384 K. N., używając zwrotu co do odpowiedzialności za przedmioty, które się ma pod swoim dozorem, ustalił pojęcie odpowiedzialności z samego prawa. Mianowicie dozorca wszelkich rzeczy ponosi za nie odpowiedzialność niezależnie od tego czy szkoda została spowodowana z jego winy. Ta odpowiedzialność jego zdaniem jest tworem prawa i ma jako swoje źródło prawo. Jednakże Josserand w wypadkach art. 1382 K. N. przychyla się do teorji deliktowej, wskazując że ustawodawca w materji odpowiedzialności ustalił dwie zupełnie różne zasady, a mianowicie: zobowiązania deliktowe i zobowiązania stworzone przez same prawo.

Bartholomot[12]) idzie nieco dalej, zachowuje on pojęcie winy jedynie, jako pomocnicze w tych wypadkach, gdzie ją można napotkać, uważając, że jest ona tylko jednym z elementów czynu zmniejszającym, lub powiększającym jego znaczenie,

---

[9]) Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile en droit français. 1921 r.

[10]) Traité des obligations en général. t. III, N. 293 i nast.

[11]) Responsabilité du fait des choses inanimées. 1897 r.; — Les Transports 2-ie wyd. N. 879; — Glossa D. P. 1925. 1. 97.

[12]) La responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles. thèse Dijon 1908 r.

lecz nie zmieniającym jego istoty. Uważa on, że art. 1382 K. N. uznaje możliwość naprawienia szkody bez przeprowadzenia dowodu winy, a ust. 1 art. 1384 K. N. bezsprzecznie stwierdza zasadę teorji objektywnej odpowiedzialności. W ten sposób, interpretując art. 1382 K. N. w sposób swoisty, dochodzi on do przekonania, że treść jego jest dosyć szeroka, by oprzeć na niej zarówno pojęcie odpowiedzialności za winę, jak i bez niej. Uważa, że podstawową odpowiedzialnością wskazaną przez nasz kodeks jest odpowiedzialność objektywna.

M. J. Crouzel[13]), określając odpowiedzialność z racji zwierząt i rzeczy, przychodzi do wniosku, że wina jest tylko wypadkową przyczyną szkody. Prawdziwą i rzeczywistą przyczyną odpowiedzialności jest niesprawiedliwość szkody, lub pogwałcenie prawa ofiary, lub nareszcie „injuria“ rzymskich juryskonsultów. Wyprowadza on zasadę, że każdy winien ponosić szkodliwe skutki swojej działalności, pogwałcającej cudze prawo, gdyż sprawuje on ją dla swojej osobistej korzyści. Uważa za obojętne, czy działalność jest uskuteczniona bezpośrednio, czy też pośrednio przez użycie narzędzi, lub maszyn, zwierząt domowych albo nawet służących, lub zarządców. Ustalić tylko należy, że szkoda jest niesprawiedliwą t. j. pogwałcającą prawo ofiary. Stosuje swoją zasadę do odpowiedzialności z powodu zwierząt i rzeczy, również jak i do czynu człowieka.

Szereg atoli autorów wystąpił przeciwko zakusom oparcia odpowiedzialności deliktowej w kodeksie na zasadach innych niż wina.

Planiol[14]) uważa, że teorja ryzyka zawiera w sobie sprzeczność, twierdząc, że używanie prawa może stworzyć odpowiedzialność. Uważa on, że każdy człowiek ma prawo szkodzenia innym, gdyż takie jest prawo natury i ludzkość nie ma korzyści wyłamania się z pod niego, ponieważ jest to jedynym bodźcem jego energji. Uznaje on winę w znaczeniu bardzo szerokiem, utrzymując, że zaistnieje ona, gdy jest pogwałcenie zaistniałego poprzednio zobowiązania. Odpowiedzialność dozorcy rzeczy z ust. 1 art. 1384 K. N. opiera na winie osobistej dozorcy, który źle wypełnił swój obowiązek. Wymieniony artykuł, zdaniem Planiol'a, powoduje jedynie przerzucenie ciężaru dowodowego, w żadnym zaś razie nie zmienia zasady odpowiedzialności.

Podobnie zapatrują się na powyższy artykuł Aubry et Rau[15]), wskazując, że odpowiedzialność z ust. 1 art. 1384 K. N. różni się od odpowiedzialności z art. 1382 K. N. tylko tem, że jest ostrzejsza t. j. trudniejsza do uchylenia.

---

[13]) La responsabilité du fait des animaux et du fait des choses inanimées. Revue Trim. Dr. Civ. 1925 r. str. 29 i nast.

[14]) Revue Critique 1906 r. str. 80; — op. cyt. t. II, NN. 916 — 918, 927 i nast.

[15]) Cours de Droit Civil Français 5-e wyd. t. VI, § 446 ods. 10.

Również i Sourdat[16]) opiera odpowiedzialność z ust. 1 art. 1384 K. N. na winie, polegającej na pogwałceniu obowiązku utrzymania rzeczy w takim stanie, by nie szkodziła innym.

R. Savatier[17]) wskazuje, że ust. 1 art. 1384 K. N. winien być podporządkowany zasadom głoszonym przez art. 1382 K. N., których on jest konsekwencją logiczną i do których nic nowego nie dodaje. Zbędnem uważa on domniemanie prawne, mające na celu obciążenie wielką odpowiedzialnością osobę puszczającą w obieg rzecz szczególnie niebezpieczną. Wystarczy się zwrócić do tradycyjnego pojęcia winy. Najklasyczniejsza wina, mianowicie nieostrożność, polega na spowodowaniu osobie obcej bezprawnie szkody, którą było można przewidzieć i uniknąć. Ze względu zaś na to, że rzecz jest niebezpieczną, ten co ją puszcza w obieg winien jest przewidzieć niebezpieczeństwo, które z jej powodu powstanie i jest obowiązany nie dopuścić do jego nastąpienia, w przeciwnym bowiem razie popełni niedbalstwo, lub nieroztropność.

Colin et Capitant[18]) są przeciwni koncepcji winy objektywnej, uważając, że odpowiedzialność deliktowa ma za podstawę jedynie winę.

Wreszcie Mazeaud[19]) wskazuje, że ust 1 art. 1384 K. N. ma tę samą podstawę, co i art. 1382 K. N. Uważa on, że wina w dozorowaniu jest taką samą winą, jak i wszelka inna. Objaśnia konstrukcję odpowiedzialności z ust. 1 art. 1384 K. N. tem, że dozorca utracił faktyczny dozór na rzeczą nie będąc prawnie zwolnionym od tego obowiązku.

Orzecznictwo francuskie nie poszło w ślad za tą częścią doktryny, która szukała nowych podstaw dla odpowiedzialności deliktowej. Aczkolwiek pod wpływem konieczności życiowej stosuje ono ust. 1 art. 1384 K. N., który przez trzy ćwierci stulecia nie był uwzględniany, jednakowoż upatruje ono w nim jedynie absolutne domniemanie winy, które może być obalone tylko przez dowód, że szkoda powstała wskutek siły wyższej, lub przyczyny postronnej. Wskazany ust. 1 art. 1384 K. N. orzecznictwo stosuje wyłącznie w wypadkach ściśle ograniczonych, przeważnie w razie szkody spowodowanej przez samochody. Niektóre orzeczenia uciekały się do ust. 1 art. 1384 K. N. jedynie wówczas, gdy nieszczęśliwy wypadek został spowodowany przez rzecz samą, w odróżnieniu od wypadków spowodowanych przez rzecz, kierowaną ręką ludzką[20]). Inne znowu stosowały wymieniony

[16]) Traité général de responsabilité wyd. 1911 r.

[17]) Glossa D. P. 1925. 2. 41

[18]) Op. cyt. t. II, str. 366 i nast.

[19]) La faute dans la garde. Revue Trim. Dr. Civ. 1925 r. str. 793 i nast.

[20]) Req. 22 marca 1911 r. D. P. 11. 1. 354. — Montpellier 8 październikc 1924 r. D. P. 1925. 2. 41. — Trib. Gien. 3 grudnia 1924 r. Gaz. Pal. 18. I. 1925 r. — Trib. Bordeaux 9 grudnia 1924 r. D. H. 25. 18.—Trib. Havre

artykuł bez względu na to czy rzecz, która spowodowała szkodę była tylko narzędziem w ręku człowieka czy też nie, wymagając jednak by rzecz sama przez się była niebezpieczna [21]). Jedno tylko orzeczenie [22]) skłania się do zastosowania ust. 1 art. 1384 K. N. względem dozorców wszelkich rzeczy, upatrując jego podstawę nie w zasadzie domniemanej winy, lecz stworzonego ryzyka.

Wydawałoby się nam, że dążenie do rozszerzenia podstawy odpowiedzialności deliktowej przez uznanie, że oparta ona jest nie tylko na winie sprawcy, lecz i na zasadzie stworzonego ryzyka, jest słuszne, a to ze względów następujących:

1). Dążenie to odpowiada prądom socjalnym doby współczesnej, dążącym w kierunku ograniczenia praw indywidualnych jednostki. W czasach rozkwitu indywidualizmu na początku XIX wieku, nie można było nawet przypuścić, by odpowiedzialność mogła posiadać inną podstawę niż wina osobista sprawcy; dzisiaj, gdy indywidualistyczny porządek społeczny ustępuje przed naciskiem niepohamowanego dążenia ku socjalizmowi, pojęcie winy, a w szczególności winy domniemanej ustępuje przed pojęciem ryzyka, jako równoważnika osiąganych korzyści.

2). Dążenie zwolenników nowej teorji odpowiedzialności odpowiada obecnym tendencjom ekonomicznym, mającym na celu przerzucenie ciężaru strat z jednostki na cały szereg innych, w ten sposób by każda z nich ponosiła tylko małą cząstkę powstałej straty. Osiąga się to za pomocą asekuracji od ewentualnych szkód, spowodowanych przez wypadek. Przy zasądzeniu odszkodowania tylko w razie udowodnionej winy, w bardzo wielkiej ilości przypadków, poszkodowany nie będzie mógł otrzymać odszkodowania, wobec czego cały ciężar strat będzie obciążał tylko jego jednego. Przy zastosowaniu teorji stworzonego ryzyka, za straty będzie odpowiadał właściciel szkodzącej rzeczy, t. j. osoba, która z łatwością może się zaasekurować, czyli rozczłonkować swoje ryzyko, celem jego zmniejszenia. Dla poszkodowanego taka asekuracja jest bardzo uciążliwą; nie można od niego

---

13 grudnia 1924 r. Gaz. Pal. 18. I. 1925 r. — Trib. Valence 16 grudnia 1924 r. Gaz. Pal. 24. 1. 1925 r. — Trib. Lyon 3 stycznia 1925 r. D. P. 25. 2. 41. — Nimes 9 stycznia 1925 r. D. H. 25. 151. — Trib. Vienne 22 stycznia 1925 r. D. H. 25. 215. — Riom. 22 stycznia 1925 r. D. H. 25. 189. — Trib. Havre 24 stycznia 1925 r. i Trib. Tulle 27 stycznia 1925 r. Gaz. Pal. 19. II. 1925 r. —Trib. Seine 21 lutego 1925 r. D. H. 25. 151.

[21]) Civ. 29 lipca 1924 r. D. P. 25. 1. 5.—Paris 18 października 1924 r. D. H. 24. 691. — Trib. Seine 29 października 1924 r. D. H. 24. 661. — Trib. com. Lyon 6 listopada 1924 r. Gaz. jud. et com. 1924, str. 638.—Trib. Mende 12 listopada 1924 r. Gaz. Pal. 25. 2. 720. — Trib. Seine 2 grudnia 1924 r. Gaz. Pal. 26. XII. 1924r. —Trib. Narbonne 11 grudnia 1924 r. D. H. 25. 73. — Cons. d'Etat. 22 grudnia 1924 r. D. P. 1925. 3. 9. —Trib. Gaillac. 27 stycznia 1925 r. i Trib. Chateaubriant 30 stycznia 1925 r. Gaz. Pal. 19. II. 1925 r. — Poitiers 18 lutego 1925 r. D. P. 25. 2. 41. — Cons. d'Etat 9 listopada 1925 r. D. H. 1926. 10. — Paris 13 stycznia 1926 r. D. H. 1926. 105.

[22]) Trib. Lectoure 10 kwietnia 1925 r. D. P. 1925. 2. 105.

wymagać, by ponosił jej koszta dlatego jedynie, że kto inny puszcza w ruch dla swojej korzyści przedmioty mogące spowodować szkodę

Zadanie prawa jest czysto praktyczne i określa się jego celem, którym jest szczęście i dobrobyt społeczny. Te zadanie może być wogóle wykonywane na podstawie naszych kodeksów, jedynie pod warunkiem, by w nich utrzymano tylko to, co ustawodawca całkiem pozytywnie ustalił, pozostawiając szerokie pole dla dociekań naukowych za pomocą interpretacji tekstów, przyczem w razie jakiejkolwiek wątpliwości odnośnie do znaczenia i zakresu tekstu prawa należy się kierować pięknemi zasadami, wygłoszonemi przez Pierwszego Prezesa francuskiego Sądu Kasacyjnego z okazji stuletniego jubileuszu Kodeksu Napoleona, a mianowicie: „Sędzia nie powinien uparcie zagłębiać się w rozważaniach jaką ideę miał ustawodawca przed stu laty, redagując ten albo inny artykuł. Powinien on zadać sobie zapytanie jaką byłaby myśl ustawodawcy, gdyby ten artykuł redagował on dzisiaj. Winien sobie powiedzieć, że w obecności wszystkich tych zmian, które w ciągu wieku zaszły w zwyczajach, instytucjach, w stanie ekonomicznym i społecznym kraju — sprawiedliwość i rozum nakazują liberalne i ludzkie zastosowanie tekstów prawa do rzeczywistości i wymogów życia współczesnego".

A więc zbędnem jest zagłębianie się, czy ustawodawca w ust. 1 art. 1384 K. N. miał na myśli odpowiedzialność objektywną, czy też nie. Wystarczy, że obecnie powstała nieodzowna potrzeba oparcia odpowiedzialności na tej właśnie zasadzie, jako całkowicie odpowiadającej tendencji doby dzisiejszej. Teorje opierające ust. 1 art. 1384 K. N. na zasadzie absolutnego domniemania winy, nie mogą nas zadowolnić: stwarzają one sztuczną konstrukcję, opierając odpowiedzialność sprawcy na jego winie i równocześnie pozbawiając go możności przedłożenia dowodu, że jej nie popełnił. Logicznie rzecz biorąc, odpowiedzialność oparta na winie domniemanej nie może nie podlegać obaleniu przez dowód niesłuszności tego domniemania. W rezultacie teorja absolutnego domniemania winy może być uważana jedynie jako stopień przejściowy od zasady indywidualistycznej odpowiadzialności za winę, do zasady odpowiedzialności za stworzone ryzyko.

Jednakże zasada odpowiedzialności za stworzone ryzyko nie może być zastosowana do wszystkich przypadków odpowiedzialności. Przy określeniu przypadków, gdy ta nowa teorja znajdzie swoje zastosowanie należy mieć na względzie zarówno jej podstawę, jak i jej cel. Jak wspominaliśmy podstawą jej jest pogląd, że słuszność nakazuje by ten, kto ma korzyść ponosił i stratę, t. j. kompensacja zysków i strat; celem zaś jest danie sędziom możności zasądzenia odszkodowania w tych wypadkach, gdy dla poszkodowanego jest nader trudnem, a nawet niemożliwem przeprowadzenie dowodu winy.

Z powyższego wynika, że odpowiedzialność za stworzone ryzyko znajdzie swoje zastosowanie w przypadku spowodowania szkody osobie obcej, nie znajdującej się w żadnym stosunku z jej sprawcą.

Przechodząc do odpowiedzialności deliktowej przewożącego względem pasażerów, której tą pracę poświęciliśmy zauważymy najsampierw, że podstawa teorji ryzyka, polegająca na tem, iż słuszność nakazuje by ten kto osiąga z rzeczy korzyść ponosił również i spowodowane przez nią straty, czyni zastosowanie tej teorji w interesującym nas przypadku, wątpliwem. W rzeczy samej, aczkolwiek przewożący bezsprzecznie osiąga korzyść z eksploatowanego przez niego środka lokomocji, jednakże i pasażer również osiąga z niego korzyść, polegającą na tem, iż służy mu on dla przeniesienia się do miejsca przeznaczenia. W ten sposób środek lokomocji przynosi korzyść zarówno przewożącemu, jak i pasażerowi, niema więc powodu do oparcia odpowiedzialności tego pierwszego na tej jedynie okoliczności, iż jest on właścicielem samolotu, samochodu i t. p. Co innego, gdy chodzi o odpowiedzialność względem osoby postronnej, która w żadnym stosunku do przewożącego nie stoi i żadnej korzyści z przedmiotu służącego jako środek lokomocji nie osiąga.

Dodać musimy, że cel teorji stworzonego ryzyka, polegający na umożliwieniu poszkodowanemu otrzymania odszkodowania bez potrzeby przeprowadzenia dowodu winy, nie istnieje w odniesieniu do odpowiedzialności przewożącego względem pasażera, gdyż te nieprzezwyciężone trudności dowodowe, które istnieją dla osoby postronnej, nie mają miejsca względem pasażera. Powstaje to z natury rzeczy, gdyż pasażer, znajdując się w blizkiej styczności, albo nawet wewnątrz narzędzia szkody ma prędzej możność ustalenia związku pomiędzy czynem sprawcy i wyrządzoną szkodą, oraz może ustalić charakter jego czynu.

W ten sposób dochodzimy do przekonania, że o ile głębokie względy konieczności społecznej i ekonomicznej zmuszają nas do uznania teorji ryzyka i oparcia jej na ust. 1 art. 1384 K. N., to jednakże uważamy za konieczne stosować ją jedynie do pewnych określonych przypadków odpowiedzialności względem osób obcych, nie stojących w żadnym stosunku do sprawcy szkody. W wypadkach zaś odpowiedzialności przewożącego względem pasażerów, niema żadnych podstaw dla odstąpienia od klasycznej teorji deliktowej, opartej na art. art. 1382 i 1383 K. N., która jedynie, ze względów słuszności, winna być w odniesieniu do przewożących stosowana.

A więc w pracy niniejszej, mającej na widoku jedynie odpowiedzialność przewożących względem pasażerów, musimy uznać, że odpowiedzialność deliktowa, w zakresie nas specjalnie obchodzącym, ma za podstawę konieczną winę sprawcy szkody.

Demogue[23]) wskazuje, że pojęcie winy składa się z dwuch elementów: 1) objektywnego, mianowicie pogwałcenia chronionego prawa, przysługującego innej osobie; 2) subjektywnego, polegającego na tem, że sprawca albo to pogwałcenie przewidział, albo mógł je przewidzieć, będąc bardziej uważnym. Obojętnem jest, czy on przewidział szkodę. O ile on wiedział, że czyn jego pogwałca prawo innej osoby, będziemy mieli do czynienia z występkiem, o ile zaś on tego nie wiedział, ale mógł przewidzieć, będzie wówczas jakby-występek.

Z powyższego wynika, że popełnić winę może tylko człowiek zdolny do określenia swoich czynów i ich skutków. Odpowiedzialnym przeto może być jedynie człowiek, którego zdolności umysłowe funkcjonują w sposób normalny, a więc nie będą odpowiedzialnymi dzieci, obłąkani i t. d., o czem zresztą w sposób bardziej obszerny wspomnimy niżej.

* * *

Reasumując nasze wywody odnośnie do źródeł odpowiedzialności obydwuch rodzajów wskażemy, że odpowiedzialność kontraktowa jest spowodowana zwykłym czynem dłużnika zawiwinionym lub nie, świadomym lub nie i może być uchylona jedynie na skutek udowodnienia przyczyny niewykonania, względem dłużnika zewnętrznej; zaś odpowiedzialność deliktowa powstaje tylko w razie winy sprawcy szkody, która wymaga z jego strony świadomej woli. Z powyższego widać jak ogromną jest różnica pomiędzy temi dwoma rodzajami odpowiedzialności. Colmet de Santerre[24]) w sposób następujący objaśnia przyczyny, powodujące taką podstawową różnicę: uważa on, że w kwestji odpowiedzialności kontraktowej chodzi o udzielenie sankcji pogwałceniu zobowiązania uprzednio zaistniałego, gdy tymczasem w kwestji odpowiedzialności deliktowej chodzi o stworzenie nowego zobowiązania, a prawo jest bardziej wymagające odnośnie do warunków koniecznych dla stworzenia nowego zobowiązania, niż dla określenia tych, które są wystarczające dla zachowania prawa już uprzednio powstałego. Tem się też objaśnia, że dla powstania odpowiedzialności kontraktowej wystarczy zwykły czyn, gdy tymczasowo dla powstania zobowiązania deliktowego on nie wystarczy, potrzebna zaś jest wina.

---

[23]) Op. cyt. t. III, Nr. 225 i nast.

[24]) Traité des obligations t. V, str. 486 § 256 bis IV.



2. ZDOLNOŚĆ PRAWNA.

Odpowiedzialność kontraktowa.

Aczkolwiek, jak wakazywaliśmy uprzednio, wszelki czyn, nawet taki, który nie może być poczytany, powoduje odpowiedzialność kontraktową, o ile pogwałca umowę, jednakże koniecznem jest, by umowa była ważną a więc zawartą bądź przez osobę zdolną do powzięcia zobowiązania, bądź też, o ile ona jest niezdolną, przez osoby, które prawnie są upoważnione do zobowiązywania się w jej imieniu,

O ile umowa została zawarta przez osobę niezdolną do zobowiązywania się, podlega ona unieważnieniu. Gdy zaś zostanie unieważnioną, nie będzie mogła powodować żadnych skutków, w następstwie czego nie pociągnie za sobą odpowiedzialności kontraktowej.

Odpowiedzialność deliktowa.

Osoby niezdolne do zobowiązywania się będą mimo to odpowiedzialne za swoje występki i jakby występki. Zwolnione od odpowiedzialności będą tylko wówczas, o ile zostanie ustalonym, że czyny ich w każdym poszczególnym wypadku nie mogą im być poczytane. W ten sposób w materji deliktów niezdolność musi być rzeczywistą, a nie domniemaną, jak to ma miejsce odnośnie do zobowiązań kontraktowych[1]).

Prawo nasze, określając, że niektóre kategorje osób nie mogą zawierać zobowiązań, wychodzi z domniemania, że w pewnych warunkach, albo w określonym wieku ludzie są pozbawieni możności zdania sobie sprawy ze swoich czynów. Domniemanie to naogół słuszne, może jednakże w poszczególnych wypadkach nie odpowiadać rzeczywistości, mimo to nakaz prawa jest imperatywny i uchylony być nie może. O ile nawet okaże się, że nieletni, zawierając umowę, całkowicie zdawał sobie sprawę z tego co czyni i jaknajdokładniej przewidywał jej skutki, jednakowoż umowa nie będzie ważnie zawartą. Inaczej się rzecz ma w kwestji deliktów, prawo nie ocenia a priori ważności czynu sprawcy, lecz każdorazowo ustala to stan faktyczny.

O ile zastosujemy tę zasadę względem nieletniego, dojdziemy do wniosku, że będzie on nieodpowiedzialnym tylko wówczas, kiedy jego rozwój umysłowy pozbawia go możności zdania sprawy ze znaczenia własnych czynów. Rozwiązanie tej kwestji będzie zmienne i każdorazowo uzależnione od stanu faktycznego[2]). Powyższa zasada została sformułowaną w naszem prawie

---

[1]) R. Saleilles. Etude sur la téorie générale de l'obligation d'après le premier projet de code civil pour l'empire Allemand, wydanie 3-e Nr. 319.

[2]) Planiol. op. cyt. t. II Nr. 889; — Demogue op. cyt. t. III Nr. 303; — Colin et Capitant op. cyt. t. II str. 374, — Aubry et Rau op. cyt. t. VI. § 444 ods. 5; — Bordeaux 23. I. 1905 r. S. 05. 2. 188.

w art. 1310 K. N.: „małoletni nie może żądać przywrócenia rzeczy do pierwotnego stanu, co do zobowiązań wynikających z jego występku lub jakby — występku."

Powyższa zasada jest stosowana zarówno przez doktrynę, jak i przez orzecznictwo względem innych kategorji osób niezdolnych do zobowiązywania się przez umowy. A więc obłąkany będzie nieodpowiedzialnym tylko wówczas, gdy czyn jego był czysto machinalnym, nie spowodowanym jego wolną wolą[3]). Jednakże czyn obłąkanego obcy nawet jego wolnej woli, będzie powodował odpowiedzialność deliktową, o ile poprzedzała go wina w najszerszym rozumieniu. Naprzykład osoba, która wpadła w obłęd wskutek nadużyć alkoholu będzie odpowiedzialna za swoje czyny[4]). Pijaństwo, aczkolwiek pozbawiające czasami wolnej woli, zazwyczaj nie uchyla odpowiedzialności deliktowej, a to z tego względu, że jest ono prawie zawsze poprzedzone winą, polegającą na świadomem doprowadzeniu się do tego stanu. Wskutek tego początkowa wina powoduje w swym dalszym skutku odpowiedzialność za czyny, gdyż ewentualnie można było je przewidzieć[5]).

O ile osoby oczywiście nieodpowiedzialne mogą być zwolnione od skutków swych czynów, o tyle nie może to mieć miejsca odnośnie do osób, niezdolność których została ustalona przez kodeks w dziedzinie tylko prawa cywilnego. Tak ubezwłasnowolniony będzie zwolniony od skutków swoich czynów, tylko o ile w momencie ich popełnienia był obłąkany. Marnotrawny, któremu wyznaczono doradcę sądowego, ponosi całkowitą odpowiedzialność, również mężatka zaślubiona pod rządem posagowym, jest odpowiedzialna ze swego posagu za swoje występki i jakby—występki[6]).

* * *

Widzimy, że odpowiedzialność deliktowa dla powstania swego nie wymaga, jak to ma miejsce przy odpowiedzialności kontraktowej, zdolności prawnej u tego, który ją będzie musiał ponosić. W ten sposób w kwestji zdolności prawnej osób powodujących odpowiedzialność, jest ona mniej wymagająca niż odpowiedzialność kontraktowa, co jest spowodowane tą okolicznością, że nie wypływa ona z aktu woli osoby, będącej zobowiązaną. Wprawdzie czyn popełniony przez daną osobę jest aktem jej wolnej woli, atoli jest on dokonany bynajmniej nie w celu przyjęcia na siebie zobowiązania, które jest nałożone przez same prawo.

---

[3]) Demogue op. cyt. t. III. Nr. 305; Aubry et Rau cyt.;—Nancy 7 lutego 1867 r. D. P. 1867. 2. 73.

[4]) Demogue op. cyt. t. III. Nr. 306, — Colin et Capitant op. cyt. T. 2 str. 374.

[5]) R. Saleilles op. cyt. Nr. 319,—Colin et Capitant op. cyt. t. 2 str. 375;—Domogue op. cyt. t. III. Nr. 307; — Caén 9 listopada 1880 r. D. P. 1882. 2. 23; — Rouen 17 marca 1874 r. D. P. 74. 2. 190.

[6]) Cass. 23 listopada 1885 r. S. 86. 1. I. z glossą Labbé.

Wskutek tego jest zupełnie zbędnem, by ta osoba posiadała zdolność do zobowiązywania się [7]).

Wyłuszczone rozróżnienie pomiędzy obydwoma odpowiedzialnościami powoduje nader ciekawe konsekwencje np. o ile nieletni zawarł umowę w warunkach, czyniących ją unieważnialną. Wynikające z tej umowy zobowiązanie pogwałca on i występuje o unieważnienie umowy. W ten sposób unika on odpowiedzialności kontraktowej, wobec czego kontrahent mógłby otrzymać odszkodowanie jedynie ustalając winę nieletniego, bądź przy zawieraniu, bądź przy wykonaniu umowy i obciążając go odpowiedzialnością deliktową, tak jak gdyby umowa pomiędzy stronami nie istniała. Czy jest to możliwe, czy nie, a więc czy odpowiedzialność powstała na skutek kontraktu, może być odpowiedzialnością deliktową, stanowi właśnie kwestję, którą mamy na celu rozstrzygnąć w pierwszej części naszej pracy. Obecnie, rozważając różnicę obu rodzajów odpowiedzialności odnośnie do zdolności prawnej sprawcy szkody, korzystamy z okazji by podkreślić znaczenie zagadnienia, polegającego na tem, czy w umowie mogą być połączone obydwa rodzaje odpowiedzialności

3. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA CZYNY CUDZE.

O ile zagadnienie powyższe poddawane było wszechstronnemu oświetleniu przez doktrynę i orzecznictwo w zakresie sprecyzowania odpowiedzialności deliktowej, powstałej na skutek czynów zawinionych innych osób, o tyle kwestja ta w płaszczyźnie odpowiedzialności kontraktowej nie była wcale zgłębianą. Uważano, że należy stosować art. 1384 K. N. i na zasadzie tego artykułu określano zarówno kategorję osób, jak i rozciągłość odpowiedzialności kontraktowej, spowodowanej przez czyny osób umową związanych [1]). Okoliczność ta objaśnia się zarówno tem, że odpowiedzialność deliktowa była przedmiotem nader licznych studjów, co nie miało miejsca w stosunku do odpowiedzialności kontraktowej, pozatem zaś ustawodawca w art. 1384 K. N. wyraźnie określa zakres odpowiedzialności deliktowej za czyny innych. Tymczasem odpowiedniego artykułu w materji kontraktowej niema. Okoliczność ta doprowadziła szereg komentatorów do wniosku, że ustawodawca umyślnie nie wprowadził do kodeksu takiego przepisu, dając tem wyraz swojej woli, by zasady art. 1384 K. N. były stosowane także i w wypadkach odpowiedzialności kontraktowej. Dopiero w czasach ostatnich ukazały się dwie prace, specjalnie omawiające tę kwestję [2]) i stwierdzające, że odpowie-

---

[7]) M. Meigné op. cyt. str. 47.

[1]) Aubry et Rau op. cyt. t. IV § 308. ods. 33.

[2]) M. Becqué. De la responsabilité du fait d'autrui en matière contractuelle. Rev. Trim. Dr. Civ. 1914 r. str. 251 i nast.;—M. Meigné op. cyt. str. 50 i nast.

działność kontraktowa za inne osoby oparta jest na zupełnie odrębnych zasadach i reguluje się w sposób odmienny niż wskazany w art. 1384 K. N. odnośnie do odpowiedzialności deliktowej.

Chociaż ustawodawca nie wypowiedział expressis verbis zasad, którym winna podlegać odpowiedzialność za inne osoby w materji kontraktowej, to jednak dał on najzupełniej wystarczające wskazówki, by z nich te zasady wyprowadzić. Że miał on na widoku odpowiedzialność dłużnika za osoby inne, dobitnie wskazuje szereg artykułów. W tem miejscu wspomnimy art. 1245 K. N., opiewający, że dłużnik rzeczy co do tożsamości oznaczonej jest odpowiedzialny za jej uszkodzenie, wynikłe z czynu, lub winy jego, względnie osób za które on jest odowiedzialny. Inne artykuły, które przytoczymy niżej, ustalą jaki jest zakres tych osób. Celem uwydatnienia różnicy odnośnie do odpowiedzialności za innych w materjach kontraktowej i deliktowej, postaramy się ustalić oddzielnie dla każdego rodzaju odpowiedzialności: 1) zakres osób, za które się ponosi odpowiedzialność, 2) rodzaj czynów, powodujących odpowiedzialność, 3) rozciągłość odpowiedzialności, 4) skutki klauzul nieodpowiedzialności i 5) zakres zwrotnego poszukiwania od osoby za która się poniosło odpowiedzialność.

Odpowiedzialność kontraktowa.

Zakres osób za które się ponosi odpowiedzialność.

Artykuł 1147 K. N., będący podstawowym artykułem określającym zasady odpowiedzialności kontraktowej, wskazuje, że dłużnik zostaje zwolniony od odpowiedzialności za niewykonanie umowy jedynie, gdy pochodzi z przyczyny postronnej. Z powyższego wynika, że o ile niewykonanie pochodzi z czynu innej osoby, dłużnik zostanie zwolniony od odpowiedzialności tylko wówczas gdy czyn ten, a więc i osoba, która go dokonała, są dla dłużnika całkiem obce, nie znajdujące się w sferze jego działania i nie stojące w związku z jego przedsiębiorstwem. Właściwie, jak zauważa Meigné[3]) zobowiązanie dłużnika nie powstaje bynajmniej na skutek czynów tych, albo innych osób, — czyny te jedynie nie mogą spowodować zwolnienia go od odpowiedzialności, wobec czego dłużnik żostaje pozbawiony jedynego (w myśl art. 1147 K. N.) środka zwolnienia od odpowiedzialności i odpowiada na skutek tego za niewykonanie umowy. Objaśnimy tę myśl przykładowo: o ile na skutek zawartej umowy, przewożacy zobowiązał się przewieść pasażera w dniu określonym samolotem do Gdańska, natomiast pilot odwiózł go do Tczewa, przewożący będzie ponosił odpowiedzialność za pogwałcenie umowy z tego

[3]) Op. cyt. str. 52.

względu, że niewykonanie jej powstało nie wskutek przyczyny postronnej, która poczytaną dłużnikowi nie może być, gdyż pilot prowadzący samolot nie może być uważany za osobę obcą, ponieważ działał on w sferze interesów przewożącego. W ten sposób czyn pilota, polegający na odwiezieniu pasażera do miejscowości innej niż było umówione, a więc pogwałcający umowę zawartą przez przewożącego z pasażerem, nie zwalnia przewożącego od zobowiązań, wynikłych z umowy, ponieważ zaś on ich już wykonać nie jest w stanie, powoduje przeto odpowiedzialność.

Tak szeroko przez nas pojęty na podstawie art. 1147 K. N. zakres osób, za które ponosi się odpowiedzialność kontraktową, znajduje swoje potwierdzenie w części szczególnej zobowiązań. A więc w pierwszym rzędzie prawo wskazuje, że będą to wszyscy pomocnicy dłużnika. Ten, który z jego ramienia wykonywa zobowiązanie, jak np. podnajmujący, za którego w myśl art. 1735 K. N. biorący w najem ponosi odpowiedzialność przed wypuszczającym w najem, następnie w art. 1994 K. N. w materji pełnomocnictwa znajdujemy odpowiedzialność za osobę, którą dłużnik podstawił na swoje miejsce. Art. 99 K. H. ustala, że komisant podejmujący się przewozu, aczkolwiek nawet jest upoważniony do zastąpienia się w celu wykonania umowy przewozu przez innych, jednakże odpowiada za czyny komisanta pośredniczącego, któremu towary przesyła. Następnie w szeregu artykułów, kodeks ustala odpowiedzialność dłużnika za osoby, które zatrudnia: art. 1797 K. N. wspomina o przedsiębiorcy, art. 1953 K. N. o utrzymującym gospody lub hotele[4]), art. art. 1782, 1783, 1784 K. N. i 97, 98, 103, 104 K. H. — o przewożących i komisantach podejmujących się przewozu.

Lecz nie koniec na tem, dłużnik jest kontraktowo odpowiedzialny za wszystkich swoich domowników, co wynika z tej okoliczności, że nie są oni dla niego obcy i czyn ich nie może być dla niego przyczyną postronną, zwalniającą go od zobowiązania. Dowodem tego jest art. 1735 K. N., ustalający odpowiedzialność biorącego w najem za pogorszenie i straty zrządzone przez jego domowników[5]).

---

[4]) W tem miejscu mamy na widoku tylko odpowiedzialność za służbę i za zarządców.

[5]) Paris 20 maja 1925 r. Rev. Trim. Dr. Civ. 1925 r. str. 902: „zobowiązanie czuwania nad rzeczą stwarza dla lokatora obowiązek zmuszenia do zachowania ostrożności gości, których on przyjmuje w wynajętem mieszkaniu, bez różnicy czy należą oni do kategorji osób za które ponosi on odpowiedzialność w myśl art. 1384 K. N., czy też są one osobami w tym artykule nieprzewidzianemi". — Req. 28 lipca 1925 r. D. H. 1925. 533, Rev. Trim. Dr. Civ. 1926 r. str. 161: „lokator, na skutek samej umowy najmu jest odpowiedzialny przed właścicielem nieruchomości za czyn wszelkiej osoby, wprowadzonej przez niego do wynajętego lokalu". Demogue, glossa do powyższego orzeczenia: „tego rodzaju odpowiedzialność nie jest bynajmniej związana z pojęciem służby lub wykonania zlecenia lokatora przez sprawcę czyną zakazanego. Lokator jest bezpośrednio odpowiedzialny, przyczem zbędnym jest roz-

Rodzaj czynów za które ponosi się odpowiedzialność.

Wskazywaliśmy poprzednio, że dłużnik jest odpowiedzialny za swój czyn zwykły, pogwałcający zobowiązanie umowne. Z tych samych powodów będzie on odpowiedzialny również za zwykły, niezawiniony czyn swoich pomocników i domowników, gdyż takowy nie może być uważany za przyczynę postronną (siłę wyższą), która jedynie w naszem prawie zwalnia od odpowiedzialności za niewykonanie zobowiązania. Art. 1797 K. N. wręcz wskazuje, że: „przedsiębiorca odpowiedzialny jest za czyn osób, które zatrudnia", art. 99 K. H. opiewa, że komisant, podejmujący się przewozu „odpowiada za czyny komisanta pośredniczącego, któremu towary przesyła". Tembardziej dłużnik jest odpowiedzialny za czyny zawinione swoich pomocników i domowników.

Rozciągłość odpowiedzialności.

Ponieważ, jak wskazywaliśmy kilkakrotnie przeprowadzenie przez dłużnika dowodu, że on nie popełnił winy przy wykonaniu umowy nie zwalnia go od odpowiedzialności kontraktowej, gdyż w myśl art. 1147 K. N., jedynie przyczyna postronna sprawić to może, przeprowadzenie dowodu braku winy ze strony jego pomocników, lub domowników, również takiego skutku nie spowoduje.

Klauzula nieodpowiedzialności.

Zagadnienie polega na tem, czy dłużnik w drodze specjalnej umowy z wierzycielem może się a priori zwolnić od odpowiedzialności za niewykonanie, lub złe wykonanie umowy przez jego pomocników.

Kwestję tą, szczególnie skomplikowaną, omówimy w części drugiej pracy niniejszej.

Obecnie nadmieniamy, że w naszem prawie jest ona dozwolona komisantowi, podejmującemu się przewozu, względem czynów komisantów pośredniczących (art. 98 K. H.). Art. 103 K. H. ustalający odpowiedzialność przewożącego nic nie wspomina o dopuszczalności tego rodzaju klauzul. Cywilny Kasacyjny Departament Senatu[6]), przed wprowadzeniem ustawy kolejowej orzekł, że klauzule całkowicie zwalniające od odpowiedzialności

---

trząsanie warunków, w których czyn został dokonany. Odpowiedzialność ta powstaje na skutek tego, że lokator jest obowiązany zwrócić wynajęty lokal w takim samym stanie, w jakim go otrzymał. Nie może on wskazywać, jako na siłę wyższą na czyn osób, które on wprowadził do wynajętego lokalu i które winien był dozorować, nawet o ile to byli klijenci w sklepie. A więc zakres osób za które ponosi się odpowiedzialność jest znacznie szerszy w materji kontraktowej, niż w materji deliktowej."

[6]) Orzeczenie Nr. 105/1882 roku, Brener t. I, str. 360.

nie będą miały skutku, klauzule zaś, ograniczające odpowiedzialność za przewożone towary będą ważne, o ile straty nie zostały spowodowane przez winę urzędników kolejowych, a sama umowa była zawarta z zachowaniem przepisów art. art. 1108—1133 K. N., a więc, gdy ekspedytor nie został przymuszony przez towarzystwo kolejowe do przyjęcia tych klauzul wbrew swojej woli. Innemi słowy klauzule takie nie będą ważne, o ile towarzystwa kolejowe przyjmują towary na przewóz, jedynie pod warunkiem zgody ekspedytorów na ograniczoną odpowiedzialność.

We Francji art. 103 K. H. został znowelizowany przez prawo z dnia 17 marca 1905 r., dodające do tego artykułu ustęp trzeci, wzbraniający klauzulę nieodpowiedzialności. Jednakże ustęp ten jest inrerpretowany w sposób ograniczający, wobec czego, ani doktryna, ani orzecznictwo nie stosują go do klauzul ograniczających odpowiedzialność, ważność których w materji kontraktowej jest niezaprzeczoną [7]).

Zatrzymamy się nieco bliżej na francuskiem orzecznictwie, interpretującem art. 103. K. H. przed wydaniem noweli z dnia 17 marca 1905 r., a więc z tego jeszcze okresu, gdy artykuł ten był identyczny z naszym artykułem 103 K. H. Początkowo orzecznictwo uważało klauzule wogóle za nieważne i nie pociągające za sobą żadnych skutków [8]). Jednakże poczynając od 1874 roku, praktyka sądów francuskich uległa zmianie [9]), mianowicie, nie powodując całkowitego zwolnienia od odpowiedzialności, miała jako skutek przerzucenie ciężaru dowodowego na ekspedytora, któremu dla otrzymania odszkodowania nie wystarczało już ustalenie związku przyczynowego pomiędzy poniesioną szkodą i pogwałconą umową, lecz musiał przeprowadzić dowód winy podwładnych przewożącego. Z powyższego pewien odłam doktryny [10]). wysnuł wniosek, iż sąd uznaje, że klauzula nieodpowiedzialności zwalnia przewożącego od odpowiedzialności kontraktowej, lecz podstawia na jej miejsce odpowiedzialność deliktową, o ile zaistnienie jej ekspedytor był w stanie udowodnić. Praktyka ta miała zastosowanie do przewozu lądem, również jak i do szeregu innych umów.

Aczkolwiek wybiegamy po za ramy naszej pracy, wskażemy jednak, że odnośnie do przewozów morzem, zarówno doktryna [11]),

---

[7]) L. Josserand, Les Transports. wyd. 2-ie Nr. 645; — Lacour et Bouteron, Précis de droit commercial t. 1 Nr. 1028; — Civ. 14 kwietnia 1924 r. D. H. 1924. 393.

[8]) Cass. 26 stycznia 1859 r. D. P. 1859. 1. 66.

[9]) Cass. 4 lutego 1874 r. D. P. 1874. 1. 305.—Cass. 31 grudnia 1900 r. S. 1901 1. 401.– Req. 7 stycznia 1907 r. S. 1907. 1. 37.—Req. 27 listopada 1911 r. S. 1915. 1. 113. — Req. 5 czerwca 1920 r. S. 1921. 1. 293.

[10]) Bonnecase op. cyt. t. II. Nr. 524; — Hugueney, glossa S. 15. 1. 113; — Vasiliu, La porté de la responsabilité contractuelle dans le transport des voyageurs. str. 154.

[11]) Ripert. Droit maritime 2-e wyd. t. II, N.N. 1734 i nast.; Danjon. Traité de droit maritime t. II, NN. 722 i nast.

jak i praktyka sądowa francuska [12]). dopuszczają na skutek klauzuli nieodpowiedzialności całkowite zwolnienie przewożącego od odpowiedzialności nie tylko kontraktowej, ale i deliktowej, o ile tylko szkoda została popełniona przez kapitana, lub załogę statku. Są to tak zwane negligence — clauses. Objaśniają się one tem, że w podróży morskiej kapitan i załoga wychodzą w kwestjach żeglugi całkowicie z pod władzy przewożącego i są nawet pozbawieni możności komunikowania się z nim i otrzymywania poleceń w ciągu dłuższych czasokresów.

Francuskie prawo o żegludze powietrznej z dnia 31 maja 1924 r. zdąża do pewnego stopnia w tym samym kierunku, co objaśnia się tą okolicznością, że ustawodawca przeprowadzał poniekąd analogję pomiędzy żeglugą morską i powietrzną. Jednakowoż negligence — clauses nie idą tak daleko, jak przy transportach morzem, art. 42 prawa z dnia 31 maja 1924 r. dopuszcza je wprawdzie, ale tylko względem winy żeglarskiej załogi i pod warunkiem, że personel lotniczy posiada należyte świadectwa, lub dyplomy, wydane przez władze administracyjne. Dokumenty te stwarzają domniemanie, które może być obalone przez dowód, że obsługa aparatu, mimo świadectw nie posiadała umiejętności, doświadczenia, i zimnej krwi w stopniu koniecznym w uprawianej przez nich profesji [13]).

Zwrotne poszukiwanie.

Zwrotne poszukiwanie od osoby, za którą się poniosło odpowiedzialność uwarunkowane jest stosunkiem prawnym pomiędzy dłużnikiem i osobą za którą on poniósł odpowiedzialność. A więc rozciągłość zwrotnego poszukiwania określa się na zasadzie zobowiązań, które ciążyły pomocnika na skutek umowy zawartej z dłużnikiem.

Odpowiedzialność deliktowa.

Zakres osób za które się ponosi odpowiedzialność.

Zakres osób, za które się ponosi odpowiedzialność jest wskazany w sposób ograniczający przez art. 1384 K. N., a więc odpowiedzialni będą rodzice za dzieci, panowie i dający zlecenia za służących i za zarządców, nauczyciele i rzemieślnicy za uczniów i za terminatorów.

---

[12]) Civ. 18 lipca 1900 r. S. 1902. 1. 14. — Civ. 2 stycznia 1901 r. D. P. 1903. 1. 22. — Civ. 5 grudnia 1910 r. S. 1911. 1. 129.

[13]) Josserand op. cyt. Nr. 639 bis; La loi du 31 mai 1924 et le droit commun de la responsabilité. Rev. jur. int. loc. aér. 1926 r. str. 144 i 145.

Rodzaj czynów za które się ponosi odpowiedzialność.

Niektórzy autorzy[14]) wskazują, że wystarczy zwykły czyn osoby za którą się ponosi odpowiedzialność, by zaistniała odpowiedzialność z art. 1384 K. N., jako na dowód wskazują oni, że rodzice ponoszą odpowiedzialność za wszelką szkodę spowodowaną przez ich dzieci nawet, gdy ona tym ostatnim poczytaną być nie może. Nie możemy się zgodzić z takim punktem widzenia, gdyż prowadziłby on do tego, że położenie poszkodowanego byłoby lepszem, o ile szkoda została jemu spowodowana przez dziecko, lub służącego, niż przez rodziców, lub przełożonego. Uważamy, że poszkodowany winien zawsze udowodnić winę sprawcy szkody bez względu na to, kim on jest. Dopiero po ustaleniu tej winy i związku przyczynowego z poniesioną szkodą, może powstać kwestja, kto za nią będzie odpowiedzialny. Nie należy zapominać, że odpowiedzialność z art. 1384 K. N. jest odpowiedzialnością właściwie dodatkową, która dochodzi do zwykłej odpowiedzialności winowajcy. Odnośnie do przykładu przytoczonego przez Baudry-Lacantinerie zauważymy, że nie wystarcza zwykły czyn dziecka, by spowodować odpowiedzialność rodziców, koniecznem jest jeszcze, by ten czyn, był czynem objektywnie niedozwolonym, t. j. takim co do którego osoba poczytalna mogłaby przewidzieć, że powoduje on niedozwoloną szkodę, a więc czynem spowodowanie którego przez nią byłoby uważane za winę[15]).

Rozciągłość odpowiedzialności.

Rodzice, nauczyciele i rzemieślnicy w myśl ust. 5 art. 1384 K. N. mogą zwolnić się od odpowiedzialności, przeprowadzając dowód, że nie mogli przeszkodzić czynowi, pociągającemu za sobą odpowiedzialność. Odpowiedzialność tej kategorji osób jest oparta na domniemaniu winy, polegającej na niedostatecznej pieczy nad dziećmi, lub uczniami. Domniemanie to może być zwalczone przez dowód, że w konkretnym wypadku jest ono niesłuszne, ponieważ nie mieli oni możności dopilnowania dziecka lub ucznia.

Co do odpowiedzialności przełożonych i dających zlecenia, rzecz przedstawia się odmiennie, ciąży ich domniemanie winy, polegające na: 1) złym wyborze służącego lub zarządcy i 2) braku dozoru.

A więc dla powstania odpowiedzialności za winę służących

[14]) Baudry-Lacantinerie, Traité théorique et pratique de droit civil. t. IV, Nr. 2930.

[15]) Demogue op. cyt. t. V, Nr. 820; — Aubry et Rau op. cyt. t. VI, § 447; — Cass. 23 kwietnia 1901 r. S. 1902. 1. 128.

i zarządców koniecznem jest, by stosunek ich względem przełożonych zawierał obydwa wskazane przez nas czynniki, t. j. by byli oni wybrani przez swych przełożonych lub dających zlecenia oraz, by znajdowali się pod ich rozkazami. O ile jeden z tych czynników nie będzie obecnym, odpowiedzialność z art. 1384 K. N. odpadnie. Wprawdzie Aubry et Rau[16]) uważają ten pierwszy czynnik za zbędny, wskazując, że wystarczającym jest, by jedna osoba była uprawniona do dawania drugiej zleceń i pilnowania ich wykonania, zaś druga była obowiązana do ich wykonania. Jednakże taki punkt widzenia sprzeczny jest z ustalonemi zasadami, jak również i orzecznictwem, które niejednokrotnie wskazywało, że przełożony nie odpowiada w drodze art. 1384 K. N. za podwładnych, przyjęcie których na służbę wychodziło po za jego uprawnienie. Naprzykład naczelnik stacji nie odpowiada za czyny podwładnych mu urzędników kolejowych, dyrektor szkoły — za czyny nauczycieli i t. p.[17]).

Jednakowoż nie jest koniecznem by przełożony sam wybierał zarządcę, wystarczy, by tego wyboru dokonał jego pełnomocnik, lub ajent. Jest się odpowiedzialnym również za zarządcę swego zarządcy: bezpośredni związek prawny pomiędzy zlecenia dającym i jego zarządcą nie jest potrzebny[18]). Odpowiedzialność z art. 1384 K. N. będzie również miała miejsce i w tym wypadku, gdy umowa zawarta pomiędzy zlecenia dającym i zarządcą jest unieważnialną z jakichkolwiek bądź powodów. Zbędnem jest nawet, by pomiędzy nimi istniała jakakolwiek umowa, a to z tego względu, że odpowiedzialność ta pochodzi raczej z pewnego stanu faktycznego, niż ze stosunku prawnego. A więc wystarczają nawet stosunki grzecznościowe, by powstało pojęcie zarządców. Naprzykład, właściciel samochodu, powierzając swojemu przyjacielowi prowadzenie maszyny jest odpowiedzialny za spowodowany przez tego ostatniego wypadek[19]).

Z powyższego wyprowadzamy wniosek, że odpowiedzialność z art. 1384 K. N. wymaga ustalenia tej okoliczności, że zlecenia dający, czy to bezpośrednio, czy też za pośrednictwem swoich podwładnych, dokonał wyboru zarządcy, wobec czego sąd nie może wzbronić pozwanemu przeprowadzenia dowodu, że jego podwładny, za winę którego jest on pociągany do odpowiedzialności, został przyjęty pomimo jego woli, lub nawet że wyboru jego dokonała samorzutnie osoba postronna.

Drugim niezbędnym warunkiem dla ustalenia stosunku zarządcy względem swego pracodawcy jest, jak już wskazaliśmy,

---

[16]) Op. cyt. t. VI. § 447.

[17]) Trib. Marseille 18 maja 1870 r. D. P. 72. 2. 131; — Bordeaux 6 lutego 1900 r. Gaz. Trib. 1900 2 sem. 2. 259.

[18]) Demogue op. cyt. t. V, Nr. 892.

[19]) Demogue op. cyt. t. V, Nr. 890; — Paris 30 kwietnia 1913 r. D. P. 1914. 2. 31.

zależność od jego rozkazów, wobec czego ten, który podejmuje się samodzielnie jakiejkolwiek roboty, albo też jest płatny akordowo nie może być uważany za zarządcę, ani służącego, gdyż sam wybór jego jeszcze nie wystarcza, a koniecznem jest, by zlecenia dający miał prawo kierowania jego robotą.

Może również powstać tego rodzaju położenie, że zarządca jest specjalistą, zawodowcem w jakimkolwiek fachu obcym dla dającego zlecenia. Powstaje kwestja stosunków laika względem podwładnego zawodowca. Czy tego rodzaju zlecenia dający będzie ponosił odpowiedzialność za winę zawodowca, popełnioną przy wykonaniu jego zawodu?

Aubry et Rau[20]) uważają, że podwładny, za którego przełożony ponosi odpowiedzialność w myśl art. 1384 K. N. jest jedynie ajentem wykonawczym swego pracodawcy, z czego wynika, że jego udział w inicjatywie i obmyśleniu czynów należących do czynności służbowych, jest żaden: jest on jedynie okiem i ręką na usługach inteligencji i woli obcej. Wobec tego o ile funkcje podwładnego są tego rodzaju, że wymagają od niego wiadomości osobistych, charakteru zawodowego, lub technicznego, nie dających się udzielić przełożonemu — władza rozkazywania, kontrolowania i pilnowania znika, a z nią również i odpowiedzialność przewidziana w art. 1384 K. N.

Demogue[21]) uważa, że wówczas przełożony będzie odpowiedzialny jedynie z art. 1382 K. N., o ile oczywiście stał on się winnym wyboru zawodowca świadomie dla danych czynności się nienadającego. Gdy jednak niezawodowiec będzie ingerował do czynności zawodowca i kierował niemi, stanie się on odpowiedzialnym z art. 1384 K. N.

Od odpowiedzialności za czynności swego podwładnego można się zwolnić w drodze zawarcia umowy z tym ostatnim, polegającej na tem, że podwładny otrzymuje samodzielność w pewnym zakresie z tem, że ponosi wszelkie skutki swojej winy przy wykonaniu tego rodzaju roboty. Taka umowa zmienia charakter stosunku pomiędzy temi osobami, wobec tego, że władza rzekomego przełożonego zostaje uchylona. Oczywiście musi ona odpowiadać rzeczywistości. Demogue[22]), uznając takie umowy za ważne i powodujące uchylenie odpowiedzialności z art. 1384 K. N. wskazuje, że mogą one mieć specjalne zastosowanie dla stosunków pomiędzy właścicielem samochodu i szoferem.

Dla zastosowania art. 1384 K. N. konieczne jest, by podwładny dopuścił się winy stojącej w związku z jego służbą. Demogue[23]) daje następującą formułę: „zlecenia dający jest odpowiedzialny za każdym razem, gdy był przyczyną wypadko-

[20]) Op. cyt. t. VI, § 447 ods. 15 ter.
[21]) Op. cyt. t. V, Nr. 897.
[22]) Op. cyt. t. V, Nr. 939.
[23]) Op. cyt. t. V, Nr. 920.

wą czynu swego podwładnego, t. j. gdy czyn podwładnego mógł się urzeczywistnić jedynie ze względu na jego stosunek do przełożonego". Będzie to miało miejsce nawet, gdy podwładny nadużywa swych czynności. Również i Sainctelette[24]) uważa, że dla zaistnienia odpowiedzialności z art. 1384 K. N. wystarcza, by czyn podwładnego został wykonany w trakcie, lub z okazji wykonania polecenia jego pracodawcy. Przełożony będzie również odpowiedzialny za szkodę wyrządzoną przez podwładnego, nawet o ile ona wynika z nadużycia przez niego swoich czynności. Orzecznictwo francuskie stanęło na tym samym punkcie widzenia[25]).

Istnieje jednak pewna granica tak rozciągłej odpowiedzialności, mianowicie: zlecenia dający nie ponosi odpowiedzialności za czyn swojego podwładnego, o ile poszkodowany wiedział, że podwładny działał na własny rachunek, a nie z ramienia swojego przełożonego[26]).

Oczywiście odpowiedzialność pracodawcy nie ma miejsca, gdy czyn podwładnego nie stoi w związku z jego czynnością służbową, a więc mógłby być popełniony również, o ileby ten stosunek nie istniał[27]).

---

[24]) Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles Nr. 182.

[25]) Cass. Crim. 23 marca 1907 r. Gaz. Pal. 20 kwietnia 1907 r.: ...„zważywszy, że szofer kierował samochodem jedynie dla tego, że został on mu powierzony przez jego pana w celu wykonania określonego polecenia; że należało do tego ostatniego pilnowanie wykonanie wydanych przez niego rozkazów i że w myśl art. 1384 K. N. panowie i zlecenia dający są odpowiedzialni za szkody zrządzone przez ich służących i zarządców nie tylko w trakcie normalnego wykonania czynności, do których oni są powołani, lecz są oni również odpowiedzialni i za szkody powstałe z nadużycia tych czynności"... —Trib. corr. Seine, 10 wydział 27 lipca 1907 r., cytowany przez Sainctelette'a str. 219, uznał cywilną odpowiedzialność właścicieli garażu za szkodę, spowodowaną przez szofera, pracującego u nich, który potajemnie wyprowadził z garażu samochód i pojechał nim na przejażdżkę w trakcie której przejechał policjanta.

[26]) Demogue op. cyt. t. V, Nr. 520; — Sainctelette op. cyt. Nr. 191; — Cass. Crim. 12 grudnia 1903 r. D. P. 1904. 1. 70 uznał właściciela samochodu nieodpowiedzialnym w okolicznościach następujących. Kazał on szoferowi odwieźć siebie i czekać. Ten ostatni zaś, widząc przechodzącego znajomego skorzystał z chwilowej nieobecności swego pana i zaprosił swego znajomego do samochodu w celu odbycia przejażdżki, w trakcie której najechał na dorożkę, wskutek czego zaproszony znajomy został ranny. Cass. 4 grudnia 1912 r. D. P. 1914. 1. 244 orzekł, że makler giełdowy (agent de change) nie ponosi odpowiedzialności za roztrwonienie pieniędzy klijenta, uczynione przez jego urzędnika, a to z tego względu, że klijentowi było wiadome, że funkcje pełnione przez tego urzędnika bynajmniej nie upoważniały go do inkasowania w imieniu maklera pieniędzy od jego klijentów. — Patrz również Req. 19 maja 1924 r. D. P. 1924. 1. 200; — Bordeaux 25 maja 1919 r. D. P. 1920. 2. 116.

[27]) Paris 12 stycznia 1926 r. D. P. 1926. 2. 59 uznał, że notarjusz nie ponosi odpowiedzialności w razie niezwrócenia przez jego urzędnika papierów wartościowych doręczonych temu ostatniemu przez jednego z klijentów notarjusza. A to w tym wypadku, gdy papiery wartościowe zostały wręczone bezpośrednio urzędnikowi w formie pożyczki, a więc nie w związku z pełnionemi przez niego obowiązkami w kancelarji notarjusza.

Reasumując nasze wywody, odnośnie do rozciągłości odpowiedzialności deliktowej za inne osoby, stwierdzamy że rodzice i nauczyciele zwolnią się od odpowiedzialności przez przeprowadzenie dowodu, że winy nie popełnili, gdyż nie mogli zapobiec niedozwolonym czynom uczniów lub dzieci. Rozkazodawcy nie są uprawnieni do przeprowadzenia takiego dowodu i będą ponosili bezwzględną odpowiedzialność za swoich podwładnych, chyba, że zostanie ustalonym: bądź, że wybór tych podwładnych nie został dokonany przez nich, bądź, że ze względu na specjalny rodzaj obowiązków, wymagających wiedzy fachowej, przełożony bezpośrednio nie mógł się wtrącać do ich wykonania, bądź wreszcie, że podwładny spowodował szkodę, nadużywając swych czynności, przyczem poszkodowanemu było wiadomo, że on nie działał wówczas z ramienia swego przełożonego.

Klauzula nieodpowiedzialności.

Orzecznictwo francuskie[28]) stoi na stanowisku nie uznawania klauzul nieodpowiedzialności, lub ograniczających odpowiedzialność za winy osób podwładnych; wychodzi ono z założenia, że odpowiedzialność z art. 1384 K. N. jest porządku publicznego, wskutek czego żadna umowa nie może od niej a priori zwolnić, lub ją ograniczyć. Pozatem sądy obawiają się, by wielkie i możne towarzystwa, zmuszające swoich kontrahentów do przystąpienia do umów uprzednio przez nie opracowanych nie okazały się w położeniu zbytnio uprzywilejowanym, gdyż otrzymywałyby jedynie korzyść z czynów swoich pracowników, a ryzyka nie ponosiłyby żadnego. Identycznym jest punkt widzenia doktryny[29]), wyjąwszy wszakże Demogue'a[30]), który uważa, że klauzule nieodpowiedzialności w odniesieniu do winy podwładnych są dopuszczalne, gdyż nawet wina ciężka podwładnego jest zazwyczaj tylko winą lekką przełożonego.

Zwrotne poszukiwanie.

Ponieważ dla otrzymania odszkodowania na podstawie art. 1384 K. N., należy uprzednio ustalić winę sprawcy, a więc ten co odszkodowanie musiał zapłacić, będzie mógł być podstawiony w prawa ofiary i otrzyma prawo żądania zwrotu odszkodowania które za innego uiścił.

Praktycznie rzecz biorąc, takie zwrotne poszukiwanie w więk-

---

[28]) Cass. 26. III. 1860 r. D. P. 60. 1. 279; — Cass. 31. XII. 1900 r. D. P. 1901. 1. 401.

[29]) Roger. Manuel juridique théorique et pratique des transports t. I, Nr. 230 ods. 1; — Sainctelette op. cyt. Nr.Nr. 5 i 6; — Sourdat op. cyt. t. II, Nr. 796; — Josserand op. cyt. Nr. 915.

[30]) Op. cyt. t. V, Nr. 1197.

szości wypadków będzie iluzoryczne ze względu na to, że właśnie niewypłacalność sprawcy szkody jest właściwą podstawą odpowiedzialności z art. 1384 K. N.

* * *

Reasumując treść rozdziału niniejszego, przychodzimy do przekonania, że z punktu widzenia odpowiedzialności za innych i w porównaniu z odpowiedzialnością kontraktową, odpowiedzialność deliktowa jest mniej rozciągła, odnośnie do zakresu osób i czynów, za które się odpowiada, że jest ona mniej ciężka, gdyż zostaje uchylona przez dowód nieobecności winy, przynajmniej o ile się to tyczy rodziców, nauczycieli, majstrów i rzemieślników, lecz za to jest ona cięższą, gdy chodzi o zwolnienie się a priori od jej skutków w drodze umowy.

4. POSTAWIENIE W ZWŁOCE.

Odpowiedzialność kontraktowa.

Dla powstania odpowiedzialności kontraktowej koniecznem jest postawienie dłużnika w zwłoce; wymaga tego art. 1146 K. N. Polega ono zasadniczo na wezwaniu uczynionym przez wierzyciela i tłomaczy się tą okolicznością, że tak długo póki wierzyciel nie żąda wykonania zobowiązania, domniemywa się, że nie przynosi jemu to niewykonanie żadnej szkody.

Prawo nasze wymaga postawienia w zwłoce nawet, gdy sama umowa wskazuje termin, w którym zobowiązanie winno być dokonane. Zasadą naszego prawa jest: „dies non interpellat pro homine". Zwolnionym od postawienia w zwłoce będzie wierzyciel tylko wyjątkowo w pewnych określonych wypadkach, które Aubry et Rau[1]) wyliczają w sposób następujący: 1) gdy prawo zawiera przepis szczególny mocą którego wierzyciel jest w pewnych wypadkach zwolniony od postawienia w zwłoce. Będzie to miało miejsce w wypadkach przewidzianych w ust. 4 art. 1302, art. art. 1378, 1379 i 1657 K. N., 2) gdy pomiędzy stronami zostało umówione, że postawienie w zwłoce wyniknie samo przez się wskutek upływu terminu (art. 1139 K. N.), 3) gdy zobowiązanie wskutek jego charakteru mogło być dokonane tylko w pewnym czasie, któremu dłużnik pozwolił upłynąć.

Colin et Capitant[2]) klasyfikują wypadki zbędności postawienia w zwłoce w sposób nieco odmienny. Mają oni najsampierw na względzie zobowiązania, które ze względu na swoją istotę nie mogą wymagać postawienia w zwłoce: 1) zobowiązania nieczynienia, gdyż uchybiający im winien jest wynagrodzić szkody i straty za sam fakt uchybienia (art. 1145 K. N.), 2) zobowiązania, polegające na tem, że mogły one być wykonane tylko w pewnym określonym czasie, któremu dłużnik pozwolił

[1]) Op. cyt. t. IV, § 308.
[2]) Op. cyt. t. II. str. 16.

upłynąć (art. 1146 K. N.). Następnie uznają Colin et Capitant zbędność postawienia w zwłoce złodziei (art. 1302 ust. 4 K. N.), również jak i osób, które nienależycie otrzymały jakąkolwiek rzecz, wreszcie w samej umowie może być zastrzeżone zwolnienie wierzyciela od postawienia w zwłoce dłużnika.

Planiol[3]) rozróżnia trzy możliwości: 1) dłużnik odmawia wykonania zobowiązania, aczkolwiek niema żadnych przyczyn, któreby czyniły je niemożliwem, gdyż nic nie stoi dłużnikowi na przeszkodzie do uiszczenia zobowiązania, gdyby on sobie tego życzył. W tym wypadku niewykonanie stanowi przeciągające się spóźnienie, wobec czego koniecznem jest postawienie w zwłoce, któreby służyło dowodem, że wierzyciel nie zgadzał się na opóźnienie wykonania, 2) niemożliwość wykonania zobowiązania z przyczyny dla dłużnika obcej. W myśl art. 1147 K. N. zwalnia ono dłużnika od odpowiedzialności, jednakowoż wypadki losowe będą go obciążały, a więc będzie on ponosić ryzyko, o ile został postawiony w zwłoce przed nastąpieniem wypadku losowego, 3) niewykonanie zobowiązania miało miejsce wskutek winy dłużnika. Wówczas postawienie w zwłoce jest zbędne, gdyż ono samo przez się jest źródłem zobowiązania. Oczywiście Planiol ma w tym ostatnim wypadku na myśli odpowiedzialność deliktową, o której wspomnimy niżej.

Demogue[4]) wskazuje, że odmiennie od odpowiedzialności spowodowanej deliktem, w razie pogwałcenia umowy, wierzyciel dla otrzymania odszkodowania winien jest postawić dłużnika w zwłoce, natomiast będzie ono zbędnem, o ile wykonanie stało się niemożliwem wskutek winy dłużnika.

Wspomnieć jeszcze należy, że szereg autorów[5]) rozróżnia szkody i straty z tytułu niewykonania zobowiązania jako takiego od szkód i strat za zwłokę w wykonaniu, przyczem uważa, że w pierwszym wypadku zasadniczo postawienie w zwłoce jest zbędne. Jednakowoż we wszystkich tych wypadkach, w których odpowiedzialność dłużnika jest uzależniona od opóźnienia wykonania, bez względu na to, czy daje ono prawo do szkód i strat jednego czy drugiego rodzaju, a więc np. wówczas, gdy niemożliwość wykonania zobowiązania została spowodowana opóźnieniem, — koniecznem jest postawienie w zwłoce.

Z zestawienia wywodów wskazanych autorów wyprowadzamy wniosek, że dla zaistnienia odpowiedzialności kontraktowej zasadniczo koniecznem jest postawienie w zwłoce dłużnika. Od tego obowiązku wierzyciel zostaje zwolniony tylko w wypadkach wyjątkowych.

---

[3]) Op. cyt. t. II. Nr. 227.

[4]) Op. cyt. t. IV. Nr. 465 i t. V Nr. 1235.

[5]) Larombière t. II sur 1147, N. 3. — Demolombe. Traité des contrats t. I Nr. 510; — Laurent t. XVI. NN. 251 i 252; — Baudry-Lacantinerie t. I. Nr. 472; — Meigné op. cyt. str. 72 i nast.

Odpowiedzialność deliktowa.

Dla otrzymania odszkodowania za występek, lub jakby-występek postawienie w zwłoce jest zbędne; zarówno orzecznictwo, jak i wszyscy autorzy trzymają się tego zdania. Sam fakt pogwałcenia zobowiązania legalnego, a więc sama wina dłużnika powoduje jego odpowiedzialność i obowiązek naprawienia powstałej szkody.

* * *

A więc dla otrzymania odszkodowania w razie pogwałcenia umowy koniecznem jest postawienie w zwłoce, w razie zaś winy deliktowej jest ono zbędnem.

Różnica ta objaśnia się tą okolicznością, że, jak mieliśmy sposobność wskazać, odpowiedzialność kontraktowa wymaga uprzednio zaistniałego zobowiązania. Odpowiedzialność zaś deliktowa nie wymaga tego, stanowiąc samodzielne zobowiązanie, wobec czego niemożliwem jest. stawianie w zwłoce, gdyż dopókąd ona nie powstała, nie istniało wogóle żadne zobowiązanie, a więc nie było ani wierzyciela ani dłużnika.

5. KOMPETENCJA.

Niezmiernie ważnem zagadnieniem jest określenie właściwości sądu, przed który skargi o odszkodowanie mają być wytoczone. Mamy tutaj na myśli właściwość miejscową, gdyż kwestja ustalenia, czy sprawa o odszkodowanie należy do kompetencji Sądów Pokoju, Sądów Okręgowych, lub Sądów Handlowych rozstrzyga się na tych samych zasadach, zarówno względem skarg o odszkodowanie, opierających się na odpowiedzialności kontraktowej, jak też i na odpowiedzialności deliktowej.

Odpowiedzialność kontraktowa.

Do rozstrzygnięcia skarg o odszkodowanie opartych na odpowiedzialności kontraktowej będzie właściwym sąd, kompetentny dla rozpoznania wszelkich sporów, powstałych z pogwałconej umowy. A więc w pierwszym rzędzie sąd w którego okręgu pozwany ma miejsce zamieszkania[1]). O ile pogwałconą została umowa, w której bądź zastrzeżono miejsce wykonania, bądź też, gdy z natury samego zobowiązania wynika, że wykonanie może nastąpić tylko w określonym miejscu — powództwo o odszkodowanie można wytoczyć przed sąd miejsca wykonania zobowiązania[2]). Pozatem przy samem zawarciu umowy strony mogą określić sąd pierwszej instancji, rozpoznaniu którego poddają spory,

[1]) Art. art. 203 i 1512 U. P. C.
[2]) Art. 209 U. P. C.

mogące wyniknąć z powodu umowy. Wówczas powództwo o odszkodowanie za pogwałcenie tej umowy można wytoczyć przed obranym w taki sposób sądem[3]). O ile pogwałcona umowa ma charakter handlowy, powód ma wybór sądów, przed którymi może wytoczyć powództwo, a mianowicie bądź przed sąd w którego okręgu nastąpiło przyrzeczenie sprzedaży i towar został wydany, bądź wreszcie przed sąd, w którego okręgu winno było nastąpić uiszczenie, albo wykonanie zobowiązania[4]).

Odpowiedzialność deliktowa.

Zważywszy, że odpowiedzialność deliktowa jest niezależną od umowy, właściwość sądu, przed którym należy wytoczyć powództwo o odszkodowanie, nie może być regulowana przepisami wyżej przytoczonymi.

Powództwo oparte na odpowiedzialności deliktowej może być wytoczone jedynie przed sądem powszechnym, t. j. sądem w okręgu którego pozwany ma stałe zamieszkanie. Jednakże w wypadkach, gdy występek cywilny stanowi jednocześnie przestępstwo karne, powództwo o odszkodowanie może być wytoczone w formie powództwa cywilnego przed sądem karnym, rozpoznającym przestępstwo, a więc zasadniczo przed sądem, którego właściwości podlega miejscowość, w której przestępstwo zostało dokonane[5]).

6. PRZEDAWNIENIE.

Czasokres w ciągu którego poszkodowany może się powoływać na odpowiedzialność sprawcy i żądać na tej podstawie odszkodowania, jest ograniczony przez prawo i to w sposób odmienny w stosunku do odpowiedzialności kontraktowej, niż do odpowiedzialności deliktowej. Dla wierzyciela przeto częstokroć będzie miało podstawowe znaczenie określenie rodzaju odpowiedzialności, na której on swoje roszczenia będzie mógł oprzeć. Gdyż zdarzyć się może wypadek, że czasokres określony dla wytoczenia skargi, opartej na odpowiedzialności kontraktowej już ubiegł, a więc prawo do tego rodzaju skargi zostało przedawnione, tymczasowo czasokres pozostawiony dla wytoczenia skargi opartej na odpowiedzialności deliktowej, regulowany przez ustawodawcę w sposób odmienny, jeszcze nie wygasł.

Odpowiedzialność kontraktowa.

Czasokres przedawnienia skargi opartej na odpowiedzialności kontraktowej uzależniony jest od rodzaju pogwałconej umowy. A więc jest on zmienny i aczkolwiek zasadnicze prze-

[3]) Art. 227 U. P. C.
[4]) Art. 1631 U. P. C.
[5]) Art. 208 U. P. K.

dawnienie wszystkich skarg jest trzydziestoletnie[1]), jednakże względem poszczególnych umów czasokres ten jest skrócony.

A więc np skargi wynikające z art. art. 1792 i 2270 K. N., t. j. skierowane przez właściciela budynku przeciwko budowniczemu i przedsiębiorcy w kwestji ich odpowiedzialności za zniszczenie budowy, przedawniają się w ciągu dziesięciu lat od chwili przyjęcia robót przez właściciela. Skargi wynikające z art. 2276 ust. 1 K. N., t. j. skierowane przeciwko sędziom i obrońcom w kwestji odpowiedzialności za powierzone im dokumenty przedawniają się upływem lat pięciu. W tym samym czasokresie przedawniają się skargi wynikające z art. 64 K. H., t. j. skierowane przeciwko wspólnikom nie likwidatorom spółki handlowej w kwestji odpowiedzialności za zobowiązania spółki. Skargi wynikające z art. 2276 ust. 2 K. N., t. j. skierowane przeciwko komornikom w kwestji odpowiedzialności za powierzone im dokumenty przedawniają się upływem dwuch lat. Skargi wynikające z art. 108 K. H., t. j. skierowane przeciwko komisantowi przewożącemu w kwestji odpowiedzialności z powodu utraty, lub uszkodzenia towarów przedawniają się upływem sześciu miesięcy dla przesyłek wewnątrz kraju i upływem roku dla przesyłek zagranicę, przyczem bieg przedawnienia rozpoczyna się w razie utraty towaru od dnia, w którym wysłany towar miał być wydany w miejscu przeznaczenia, odnośnie zaś do wypadków uszkodzeń od dnia w którym nastąpiło faktycznie wydanie towaru.

Wskazany w ustawie czasokres przedawnienia dla poszczególnych skarg nie może być przedłużony, ale w drodze umowy może być skrócony, ma to szczególne zastosowanie w kwestjach ubezpieczeniowych[2]).

Przedawnienie skargi opartej na odpowiedzialności kontraktowej rozpoczyna zazwyczaj swój bieg od dnia wymagalności zobowiązania głównego, jednakowoż w poszczególnych wypadkach prawo określa dzień ten w sposób odmienny.

Odpowiedzialność deliktowa.

Czasokres przedawnienia skargi opartej na odpowiedzialności deliktowej jest we wszystkich wypadkach jednakowy, a mianowicie stanowi on w myśl ogólnej zasady art. 2262 K. N. trzydzieści lat.

Czasokres ten nie może być skrócony na skutek umowy. Rozpoczyna bieg swój od chwili nastąpienia czynu powodującego odpowiedzialność.

---

[1]) Art. 2262 K. N.

[2]) Cass. 25 październ.ka 1893. r. S. 94. 1. 361; — Cass. 26 października 1896 r. D. P. 97. 1. 5; — Cass. 2 lutego 1898 r. D. P. 98. 1. 561.

7. FORMA ODSZKODOWANIA.

Odpowiedzialność kontraktowa.

Wypływające z odpowiedzialności kontraktowej odszkodowanie jest zawsze wyrażone w formie pieniężnej. Jest to prawidło zasadnicze naszego prawa pozytywnego. Art. 1142 K. N. w zastosowaniu do zobowiązań czynienia lub nieczynienia wskazuje, że w razie niewykonania go ze strony dłużnika przechodzi ono w zobowiązanie wynagrodzenia szkód i strat. Szkody i straty zaś, jak z samego określenia wynika, polegają na sumie pieniężnej. Wprawdzie art. art. 1143 i 1144 K. N. wskazują, że w pewnych wypadkach dłużnik może być skazany do faktycznego wykonania zobowiązania, gdy jest ono możliwem i nie wymaga osobistego współdziałania dłużnika. Jednakowoż nie obala to wskazanej przez nas ogólnej zasady, polegającej na tem, że odszkodowanie za pogwałcenie umowy zawsze wyraża się w sumie pieniężnej. W samej rzeczy art. art. 1143 i 1144 K. N. mają na względzie sposób wykonania, który należy odróżniać od sposobu naprawienia szkody w razie niewykonania umowy (art. 1142 K. N.).

Odpowiedzialność deliktowa.

Aczkolwiek naprawienie szkody spowodowanej winą deliktową wyraża się zazwyczaj przez przysądzenie sumy pieniężnej, jednak nie jest to prawidłem absolutnem i nic nie stoi na przeszkodzie, by sędzia nakazał jakiś inny sposób naprawienia szkody bardziej odpowiadający jej rodzajowi. Należy mieć na względzie, że w materji deliktowej ma zastosowanie art. 1382 K. N., nakazujący naprawienie szkody bez wskazania sposobu, w jaki powinno być dokonane. Słuszność i sprawiedliwość wymagają, by szkoda była naprawiona w sposób najbardziej zadawalniający dłużnika i pokrywający ją o ile możliwie całkowicie [1]).

Demogue [2]) wskazuje, że odnośnie do odpowiedzialności deliktowej naprawienie szkody w naturze jest normalnem i jedynie rozwój handlu zamiennego uczynił przyjętem odszkodowanie w formie pieniężnej.

Również i orzecznictwo dopuszcza możliwość zasądzenia odszkodowania w naturze; wskazuje ono, że o ile zazwyczaj naprawienie szkody jest określone w formie pieniężnej, jednakże treść artykułu 1382 K. N., bynajmniej nie wyklucza innego rodzaju odszkodowania. Art. art. 1142 i 1149 K. N., z których wynika, że wynagrodzenie szkody winno być dokonane w formie pieniężnej, mają zastosowanie jedynie do dziedziny umów i nie

[1]) Colin et Capitant op. cyt. t. II, str. 363; — Planiol op. cyt. t. II. Nr. 895; — Meigné. op. cyt. str. 110.

[2]) Op. cyt. t. IV, Nr. 489.

dotyczą odszkodowania za występki[3]). Przechodząc do poszczególnych wypadków zaznaczymy, że sądy uznawały częstokroć, jako odszkodowanie za zniesławienie i nieuczciwą konkurencję,— wydrukowanie wyroku na koszt pozwanego[4]). Również nakazywały sądy, jako naprawienie szkody, wymazanie podobizny poszkodowanego, figurującej na plakatach[5]), zniszczenie dzieła, a mianowicie całego wydawnictwa[6]), filmu[7]), i wogóle przedmiotu powodującego szkodę[8]). W pewnym wypadku sąd skazał właściciela nieruchomości wskutek winy którego służebność ścieku wód stała się bardziej uciążliwą dla dziedziny obciążonej, — na wykonanie prac, mających na celu ulżenie tej służebności[9]). Inny wyrok skazał osobę winną zniszczenia wodociągów, — do dostarczania w określone dnie wody poszkodowanemu[10]).

8. ROZCIĄGŁOŚĆ ODSZKODOWANIA.

Odpowiedzialność kontraktowa.

Wysokość odszkodowania za pogwałcenie umowy jest w naszem prawie pozytywnem ograniczona, a mianowicie w myśl art. 1151 K. N. obejmować może tylko to, co jest bezpośrednim i prostym następstwem niewykonania umowy. W wypadkach zaś, gdy pogwałcenie umowy nie następuje skutkiem złego zamiaru dłużnika, odpowiadać on będzie tylko za szkody i straty, jakie były przewidziane, lub przewidziane być mogły w chwili zawarcia umowy (art. 1150 K. N.). W ten sposób nie należy się odszkodowanie za szkodę pośrednio wynikłą z pogwałcenia umowy, nawet o ile dokonaną została przez dłużnika umyślnie.

Odpowiedzialność deliktowa.

Prawo nie określa granic odszkodowania, wypływającego z odpowiedzialności deliktowej. Art. art. 1382 i 1383 K. N., ustalające zasadę że jest się winnym naprawienia wyrządzonej szkody, dają podstawę do przypuszczenia, że skutki odpowiedzialności należy oceniać w sposób objektywny, z czegoby wynikało, że sprawca szkody winien ją całkowicie naprawić[1]).

---

[3]) Req. 6 grudnia 1869 r. D. P. 1871. 1. 56; — Req. 6 czerwca 1896 r. D. P. 1897. 1. 72; — S. N. Izba I-a 3 lutego 1926 r. Nr. 1629/25. Gaz. Sąd. 1926 r. str. 331.

[4]) Cass. 18 sierpnia 1882 r. D. P. 1883. 1. 46; — Req. 6 czerwca 1896 r. cyt. orz.; — Paris 7 maja 1890 r. D. P. 1891. 2. 33.

[5]) Trib. Seine 13 kwietnia 1907 r. Loi 20 kwietnia 1907 r.

[6]) Rzym 29 lipca 1915 r. Giur. Ital. 1915. 2. 419.

[7]) Trib. Compiègne 19 lutego 1913 r. D. P. 1913. 2. 177.

[8]) S. N. 3 lutego 1926 r. cyt. orz.

[9]) Cass. 9 sierpnia 1880 r. S. 1881. 1. 358.

[10]) Cass. 6 grudnia 1869 r. cyt. orz.

[1]) Aubry et Rau op. cyt. t. VI, § 445 ods. 9 undecies; — Demogue op. cyt. t. IV, Nr. 460; — Planiol op. cyt. t. II, Nr. 896.

Nie może być mowy o rozróżnieniu rozciągłości odszkodowania w zależności od tego, czy sprawca szkody umyślną czy nieumyślną popełnił winę. Charakter winy żadnej nie odegrywa przy określeniu odszkodowania roli.

Należy wogóle mieć na względzie, że nie tylko artykuł 1150 K. N., ale też i 1151 K. N. nie mogą mieć zastosowania przy określeniu odszkodowania wynikłego z odpowiedzialności deliktowej, gdyż artykuły te odnoszą się jedynie do umów, a bynajmniej nie do występków.

Wobec tego należałoby wyprowadzić wniosek, że sprawca szkody odpowiada za nią całkowicie nawet o ile stoi ona jedynie w związku pośrednim z czynem jego. Atoli szereg autorów[2]) uznaje jednak, że art. 1151 K. N. wypowiada zasadę o tyle słuszną i logiczną, iż winien być zastosowany również i w materji występków. Taki punkt widzenia jest mimo to wątpliwy[3]), gdyż przenosi zasady słuszne w materji kontraktowej w całkiem odmienną dziedzinę deliktową, regulującą się odrębnymi przepisami i inną mającą podstawę.

Przy odpowiedzialności deliktowej oczywiście musi być zawsze określony związek przyczynowy między czynem sprawcy i powstałą szkodą, jednakże nie potrzebuje on być tak samo bezpośredni, jak przy odpowiedzialności kontraktowej. Demogue[4]) wskazuje, że będzie musiał uiścić odszkodowanie ten, czyj czyn zawiniony spowodował inny czyn szkodzący, dokonany przez trzecią osobę; tak więc wydawca będzie odpowiedzialny o ile zamieszczony w piśmie artykuł odnośnie do współzawodnika w czempjonacie spowodował komitet sportowy do dyskwalifikowania uczęstnika zawodów i będzie musiał wypłacić mu całkowite odszkodowanie z tego tytułu powstałe. Tembardziej osoba, która przez swój czyn zawiniony spowodowała, by władza, lub też inna osoba dokonała czynu nienależnego — odpowiada za szkodę, która z tego powodu powstała.

W rezultacie wyprowadzić należy wniosek, że określenie rozciągłości odszkodowania przy odpowiedzialności deliktowej nie jest normowane przez prawo i wymaga jedynie ustalenia związku przyczynowego pomiędzy czynem sprawcy i szkodą, przyczem związek ten niekoniecznie musi być bezpośrednim, jednakowoż nie powinien być zbyt odległy. Ostatecznie pozostawione to jest uznaniu sędziów merytorycznych, gdyż jest to właściwie kwestją faktu.

---

[2]) Demolombe t. XXXI, Nr. 687 i nast., — Larombière Théorie et prat. des obligations t. 7 str. 557; — Sourdat op. cyt. t. I, Nr. 104 i nast. i 457; — Baudry-Lacantinerie et Barde t. IV Nr. 2880.

[3]) Bonnecase op. cyt. t. II, Nr. 460.

[4]) Op. cyt. t. IV, Nr. 463.

9. ZABEZPIECZENIE ODSZKODOWANIA.

Aczkolwiek art. 2 Prawa o Przywilejach i Hipotekach wskazuje, że dłużnik odpowiada za uiszczenie swego zobowiązania całym swoim majątkiem, lecz jednakże zasada ta nie jest tak bezwzględna, jakby się wydawało, dopuszczając szereg wyjątków. Mianowicie w majątku dłużnika znajdować się może szereg przedmiotów niepodlegających zajęciu i sprzedaży za długi. Wskażemy dla przykładu nieruchomości żony, zaślubionej pod rządem posagowym (art. 218 K. C. P.).

Tutaj dopatrzeć się możemy jeszcze jednego rozróżnienia pomiędzy odpowiedzialnością kontraktową i deliktową

Tak więc, gdy chodzi o otrzymanie szkód i strat należnych wierzycielowi na skutek jedynie pogwałcenia kontraktowego nie ulega wątpliwości, że w myśl art. 218 K. C. P. i nast. wyrok nie będzie mógł być wykonany na nieruchomościach posagowych pozwanej.

Gdy zaś odszkodowanie zostało zasądzone na skutek odpowiedzialności deliktowej, orzecznictwo francuskie uważa, że może wyrok być wykonany na nieruchomościach rządem posagowym objętych [1])

Powstaje również kwestja specjalnego zabezpieczenia wykonania zobowiązania. O ile chodzi o zobowiązania powstałe na skutek odpowiedzialności deliktowej to nie korzysta ono z żadnego specjalnego zabezpieczenia, odwrotnie gdy jest oparte na odpowiedzialności kontraktowej, wówczas wszystkie zabezpieczenia (poręczenie, kaucje hipoteczne i t. p.), które były przewidziane w umowie, zabezpieczają również spłatę szkód i strat wynikłych z pogwałcenia kontraktu.

Jednakże o ile umowa była zawarta z kilkoma osobami i zostaje pogwałcona przez kilku dłużników, wierzyciel nie może zasadniczo uzyskać przeciwko nim wyroku solidarnego (najwyżej w materji handlowej), gdyż w materji kontraktowej solidarność się nie domniemywa [2]). Odwrotnie w razie odpowiedzialności deliktowej dłużnicy będą zasądzeni solidarnie do zapłacenia odszkodowania [3]).

10. NIEISTOTNOŚĆ ROZRÓŻNIENIA RODZAJU ODPOWIEDZIALNOŚCI W POSTĘPOWANIU DOWODOWEM.

Powyżej ustaliliśmy różnice istniejące w naszem prawie pomiędzy odpowiedzialnością kontraktową i deliktową. Jak wykazaliśmy różnice te są liczne i odegrywają ogromną rolę w procesie.

[1]) Cass. 16 lutego 1880 r. S. 81. 1. 351; — Pau 2 czerwca 1880 r. S. 82. 2. 24; — Lyon 3 lutego 1883 r. S. 85. 2. 154; — Orléans 13 marca 1884 r. pod Cass. 23 listopada 1885 r. S. 86. 1. 1 z glossą Labbé.

[2]) Art. 1202 K. N.

[3]) P l a n i o l op. cyt. t. II, Nr. 902; — Cass. 29 grudnia 1852 r. D. P. 53. 1. 49.

Unikając powtarzania się wskażemy jedynie, że od uznania tego, lub innego charakteru odpowiedzialności bardzo często jest uzależniona dla poszkodowanego nie tylko wysokość odszkodowania, lecz nawet wogóle możność otrzymania przychylnego wyroku.

Wyliczając rozróżnienia pomiędzy odpowiedzialnością kontraktową i deliktową nie wspomnieliśmy o tem na które najczęściej powołują się autorzy, a mianowicie o odmiennym sposobie przeprowadzenia postępowania dowodowego, polegającym na tem, że w razie pogwałcenia umowy powód stwierdza jedynie zaistnienie szkody, oraz związek przyczynowy pomiędzy nią, a jej sprawcą, gdy przy odpowiedzialności deliktowej poszkodowany winien pozatem udowodnić, że szkoda powstała wskutek winy pozwanego.

Oczywiście to rozróżnienie najjaskrawiej rzuca się w oczy i powoduje daleko idące skutki, gdyż w przeważnej ilości wypadków pokonaną prawem zostaje strona obciążona ciężarem dowodowym. W szczególności ma to miejsce w procesach o odszkodowanie w których poszkodowanemu jest również trudno udowodnić winę sprawcy szkody, jak temu ostatniemu dowieść, że on nie ponosi odpowiedzialności za niewypełnienie zobowiązania. W rezultacie w przeważnej ilości wypadków wynik procesu o odszkodowanie jest uzależniony od tego, która ze stron ponosi ciężar dowodowy. Zrozumiałem przeto się staje, że szereg autorów, rozważając zagadnienie różniczkowania odpowiedzialności, zwrócił w głównej mierze uwagę na sposób przeprowadzenia w praktyce sądowej dowodów w procesach opartych na odpowiedzialności. Spostrzegł on wówczas, że powód opierający swoje roszczenia na odpowiedzialności deliktowej pozwanego, musiał przeprowadzić dowód jego winy, od czego był zwolniony przy kontraktowej naturze odpowiedzialności sprawcy. Ta ogromnie ważna cecha procesowa do tego stopnia przykuła do siebie uwagę niektórych autorów, że zaniechali oni szukania innych różniczkowań odpowiedzialności, co w rezultacie spowodowało mylne wnioski w tej materji.

Praktycznie rzecz biorąc i nie zagłębiając się w przyczyny tego zjawiska, nie można się nie zgodzić z tem, że w przeważnej ilości przypadków, rozróżnienie w sposobie przeprowadzenia postępowania dowodowego odpowiada określonemu rodzajowi odpowiedzialności. Nie ulega wątpliwości, że w praktyce zasadniczą cechą procesów o odszkodowanie jest konieczność dla powoda przeprowadzenia dowodu winy sprawcy szkody w przypadku oparcia jej na odpowiedzialności deliktowej i zbędność tych dowodów o ile odszkodowanie jest wymagane jedynie na skutek pogwałcenia umowy. Nie popełnilibyśmy więc błędu, gdyby wychodząc z założenia czysto praktycznego, wskazalibyśmy, że cechą charakteryzującą rodzaje odpowiedzialności jest obciążenie ciężarem dowodowym tej lub innej strony.

Jednakże, o ile pogłębiając tę kwestję i rozważając ją z punktu widzenia teorji, zadamy sobie pytanie, czem jest spo-

wodowane takie różniczkowanie postępowania dowodowego, wówczas zauważymy, że, jak zresztą wskazywaliśmy już uprzednio, jest ono oparte bynajmniej nie na zasadach właściwych temu lub innemu rodzajowi odpowiedzialności, lecz na ogólnych zasadach dowodowych, w myśl których wymaganym być może tylko dowód czynu pozytywnego, okoliczności zaś negatywne dowodzone być nie mogą. Ponieważ zaś w ogromnej większości wypadków zobowiązania legalne polegają na zaniechaniu, a umowne na czynieniu lub daniu, a więc pogwałcenie w pierwszym przypadku będzie spowodowane działalnością pozytywną, w drugim zaś — niewykonaniem czyli okolicznością negatywną. Wobec tego, w myśl ogólnych zasad dowodowych, powód opierający swoje roszczenia na odpowiedzialności deliktowej sprawcy szkody, powstałej wskutek jego działalności aktywnej pogwałcającej jedno z zobowiązań legalnych — będzie zmuszony ten czyn pozytywny udowodnić. Przy odpowiedzialności kontraktowej naodwrót: szkoda spowodowana przez sprawcę polega na powstrzymaniu się od wykonania obowiązku pozytywnego, wypływającego z umowy, zarzucony więc sprawcy czyn będzie negatywny, wobec czego od powoda nie można wymagać by go udowodnił.

Do tego dochodzi jeszcze jedna przyczyna, powodująca różniczkowanie postępowania dowodowego, a nie wypływająca bezpośrednio z cech charakteryzujących każdy z poszczególnych rodzai odpowiedzialności. Mianowicie, jak wskazywaliśmy uprzednio, źródłem odpowiedzialności kontraktowej jest nie koniecznie wina, lecz wszelki wogóle czyn człowieka, gdy tymczasowo odpowiedzialność deliktowa może być oparta jedynie na winie. Pojęcie winy składa się z dwóch czynników: objektywnego t. j. czynu powodującego bezprawnie szkodę i subjektywnego, t. j. tego że sprawca wiedział, lub powinien był wiedzieć, że czyn jego spowoduje szkodę. Ażeby otrzymać odszkodowanie oparte na podstawie odpowiedzialności deliktowej należy udowodnić winę, czyli obydwa składające ją czynniki. Dowodem zaistnienia czynnika objektywnego będzie ustalenie samej szkody i jej związku przyczynowego ze sprawcą, dowodem zaś czynnika subjektywnego będzie ustalenie sposobu i pobudek działania sprawcy z których możnaby wywnioskować, że był on w stanie zdawać sobie sprawę względnie że zdawał sobie sprawę z tego, że jego czyn pociągnie w swoim skutku szkodę dla ofiary. Odpowiedzialność kontraktowa jest spowodowana przez wszelki czyn lub zaniechanie, wobec czego wystarczy dla jej powstania, zaistnienie jedynie czynnika objektywnego, wskutek czego powód będzie obowiązany dowodzić jedynie faktu zaistnienia szkody i związku przyczynowego pomiędzy nią, a sprawcą; do niczego więcej z reguły nie jest on obowiązany.

Z powyższego widzimy, że nie można identyfikować sposobu przeprowadzenia postępowania dowodowego z charakterem samej odpowiedzialności.

Z łatwością możemy sobie wyobrazić przypadki, gdy w procesie o odszkodowanie opartym na odpowiedzialności kontraktowej ciężar dowodowy będzie obciążał powoda. Będzie to miało miejsce, gdy dla otrzymania odszkodowania nie wystarczy, by umowa była pogwałcona przez zwykły czyn dłużnika. A więc np. w razie podpisania przez wierzyciela klauzuli nieodpowiedzialności. Wówczas, jak to niżej uzasadnimy, dłużnik będzie całkowicie zwolniony od odpowiedzialności kontraktowej, chyba, że pogwałcenie umowy było spowodowane przez jego winę umyślną. Wobec czego wierzyciel roszczący pretensję do odszkodowania nie będzie już mógł poprzestać na stwierdzeniu zaistniałej szkody i związku przyczynowego pomiędzy nią i sprawcą, lecz będzie musiał dodatkowo przeprowadzić dowód jego winy umyślnej.

Możliwym jest i inny przypadek, wkładający ciężar dowodowy na wierzyciela, będzie to miało miejsce, gdy umowa nakładała na dłużnika obowiązek nie czynienia, lub dania jak zazwyczaj lecz zaniechania. Wówczas wierzyciel będzie musiał udowodnić, że pogwałcenie umowy zostało spowodowane przez określony i ustalony czyn dłużnika, czyn sprzeczny z obowiązkiem przyjętym przez niego na skutek zawarcia umowy.

Z powyższego wyprowadzamy wniosek, że aczkolwiek zazwyczaj przy odpowiedzialności kontraktowej ciężar dowodowy leży na pozwanym, a przy odpowiedzialności deliktowej—na powodzie, jednak sposób przeprowadzenia dowodu nie stanowi bynajmniej nieodzownej, a więc właściwej cechy rozróżniającej ten lub inny rodzaj odpowiedzialności.

STOSUNEK POMIĘDZY ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ KONTRAKTOWĄ I DELIKTOWĄ.

Ustaliliśmy poprzednio, że chociaż w prawie cywilnem istnieje jedno tylko pojęcie winy, mimo to skutki jej będą różne w zależności od tego, jakiego rodzaju prawa i obowiązki pogwałcone zostały. Ponieważ zaś istnieją tylko dwa rodzaje obowiązków, a mianowicie obowiązki dobrowolnie przez nas przyjęte i obowiązki ciążące nas przez sam fakt przynależności do społeczeństwa, przeto w zależności od pogwałcenia tych czy innych obowiązków powstaną dwa rodzaje odpowiedzialności: w pierwszym wypadku będziemy mieli do czynienia z odpowiedzialnością kontraktową, w drugim zaś z odpowiedzialnością deliktową. Obie te odpowiedzialności są rządzone przez odmienne przepisy prawa pozytywnego i odrębne powodują skutki, co zostało przez nas szczegółowo omówione. Podkreśliliśmy kilkakrotnie, że dla poszkodowanego ma podstawowe znaczenie określenie na jakiego rodzaju odpowiedzialności oprzeć on może swą skargę. Bardzo często naprzykład,

czy to wskutek przedawnienia, czy też wskutek specjalnych klauzul, skarga oparta na odpowiedzialności kontraktowej nie będzie mogła być wytoczona, wówczas powstanie dla poszkodowanego zapytanie, czy w razie pogwałcenia umowy przysługuje mu prawo poszukiwać od swojego kontrahenta odszkodowania, opierając się na zasadach odpowiedzialności deliktowej. Niezmiernie ważna kwestja ta w praktyce była jak dotąd bardzo mało uwzględniana przez teorję prawa, stanowiąc wobec tego jedną z rzadkich dziedzin prawa, nieposiadających większej literatury. A jest to kwestja wysoce aktualna, gdyż rozwiązanie zagadnienia odpowiedzialności przewożącego powietrzem względem pasażerów całkowicie jest oparte na wyświetleniu stosunku pomiędzy odpowiedzialnością deliktową i kontraktową. W rozdziałach następnych uwidocznimy na czem polega ten związek, obecnie wspominamy o nim mimochodem.

Zagadnienie, czy pogwałcenie umowy może dać prawo wierzycielowi do odszkodowania opartego na odpowiedzialności deliktowej dłużnika, stanowi właściwie szereg zagadnień, które kolejno należy rozstrzygnąć, a więc: 1) czy odpowiedzialność deliktowa może wyniknąć z umowy, 2) czy powstanie odpowiedzialności deliktowej wyłączy wówczas możliwość powstania równolegle z nią odpowiedzialności kontraktowej i 3) czy odpowiedzialność kontraktowa przy uznaniu że wypływa normalnie z umowy, może pod wpływem pewnych okoliczności przejść w odpowiedzialność deliktową.

Aby rozstrzygnąć te zagadnienia musimy powrócić do wspomnianego już przez nas podziału obowiązków ludzkich na obowiązki legalne i dobrowolnie przyjęte. Obowiązki legalne ciążą człowieka, jako członka społeczeństwa zupełnie niezależnie od jego woli, przyczem zakres ich, ich rozciągłość są zasadniczo niezmienne i od woli poszczególnych członków społeczeństwa niezależne. Zrzec się tych obowiązków nie można, nikt też zwolnić od konieczności ich przestrzegania nie ma prawa gdyż są to obowiązki nie względem poszczególnych jednostek, lecz względem całego społeczeństwa. Pogwałcenie tego rodzaju obowiązków powoduje odpowiedzialność deliktową.

Bonnecase[1]) uważa, że „odpowiedzialność deliktowa jest ze względu na cel prawa odpowiedzialnością normalną, gdyż czynność prawa polega na organizowaniu życia społecznego; z tego wynika, że prawo zmusza wszystkich do ponoszenia zobowiązań wynikających z prawidłowo powstałych sytuacyj prawnych. Wobec tego niema wyższej zasady organizacji społecznej ponad wymienioną w art. 1382 i 1383 K. N., a ustalającą dla każdego konieczność ponoszenia odpowiedzialności za czyny, któremi on stanął w sprzeczność z prawem".

Drugi rodzaj obowiązków polega na zobowiązaniach dobro-

[1]) Op. cyt. t. II, Nr. 514 bis.

wolnie przyjętych. Są to zasadniczo obowiązki wyjątkowe i przyjęcie ich zależy od poszczególnego człowieka; obowiązują tylko względem kontrahenta, rozciągłość ich jest zmienna i określa się treścią umowy. Pogwałcenie ich powoduje odpowiedzialność kontraktową.

Z powyższego wynika, że pojęcie odpowiedzialności deliktowej, jako oparte na pogwałceniu obowiązku legalnego jest znacznie szersze od odpowiedzialności kontraktowej, słusznie więc zauważa Bonnecase [2]), że odpowiedzialność kontraktowa jest poniekąd zawarta w odpowiedzialności deliktowej.

Zawierając umowę, kontrahent do obowiązków legalnych, ciążących go jako członka społeczeństwa, dodaje jeszcze szereg nowych obowiązków, które dotąd go nie ciążyły, powiększając w ten sposób ich liczbę. Oczywiście żadna umowa nie może wpłynąć ani na zwolnienie kontrahenta od obowiązków legalnych, ani na zmianę ich charakteru. Wynika to z tej okoliczności, że, jak wspominaliśmy wyżej, obowiązki legalne ciążą każdego człowieka nie względem określonej jednostki, lecz względem całego społeczeństwa. Tymczasowo obowiązki, wypływające z umowy ciążą tylko względem kontrahenta. Pociąga to za sobą tę konsekwencję, iż obowiązki legalne i umowne mają różną przyczynę i odmienny zakres, a wskutek tego są względem siebie obce, wzajemnie na siebie nie wpływające. Pogwałcenie obowiązku legalnego powoduje odpowiedzialność deliktową, przyczem obojętne jest komu to pogwałcenie spowodowało szkodę, czy osobie obcej, czy też osobie, znajdującej się w tych lub innych stosunkach prawnych do sprawcy. Również obojętnym jest przy jakiej sposobności takie pogwałcenie miało miejsce. Gdy umowa zawarta z kontrahentem dała impuls do wyrządzenia mu krzywdy w drodze pogwałcenia przez sprawcę obowiązków legalnych, — to w tym wypadku podkreślić należy, że sama umowa jest jedynie przyczyną przypadkową, nie będącą w stosunku koniecznym do pogwałcenia i w rezultacie powoduje tylko ten skutek, że pogwałcenie obowiązku legalnego sprawiło szkodę tej, a nie innej osobie.

Wobec tego, o ile pogwałcenie umowy stanowi samo przez się pogwałcenie obowiązku legalnego — spowoduje ono powstanie odpowiedzialności deliktowej.

Jednakże bez względu na to, czy pogwałcenie umowy spowoduje odpowiedzialność deliktową, musi ono spowodować w pierwszym rzędzie odpowiedzialność kontraktową. Na skutek umowy kontrahent przyjął pewne obowiązki względem określonej jednostki, wskutek czego wszelkie ich pogwałcenie spowoduje odpowiedzialność wypływającą z tego właśnie stosunku umownego. Odpowiedzialność ta oparta na art. 1147 K. N. i nast. będzie miała miejsce bez względu na to, czy czyn gwałcący umo-

[2]) Op. cyt. t. II, Nr. 514 bis.

wę, pogwałca równocześnie obowiązki legalne sprawcy. W razie zaś pogwałcenia tych ostatnich będziemy mieli do czynienia właściwie z dwojakim pogwałceniem. Mianowicie sprawca jednym i tym samym czynem pogwałca po pierwsze obowiązki, ciążące go, jako członka społeczeństwa, po drugie zaś obowiązki dobrowolnie przyjęte na mocy umowy zawartej z kontrahentem.

Naprzykład przewożący zawiera umowę z pasażerem w myśl której obowiązuje się odwieźć go do wskazanej miejscowości oczywiście zdrowego i całego. Podczas podróży wskutek winy przewożącego zachodzi katastrofa i pasażer jest ranny. W ten sposób umowa nie została dopełniona, gdyż przewożący nie wykonał obowiązków z niej wypływających, a mianowicie nie dostarczył pasażera zdrowego i całego do miejsca przeznaczenia. Pozatem jednak pogwałcił przewożący i inny swój obowiązek, polegający na tem by nikomu nie powodować szkody, neminem laedere. A jest to obowiązek legalny, gdyż przewożący ma go względem wszystkich ludzi, a nie tylko względem swoich pasażerów. Należy go uważać nawet za podstawowy obowiązek ludzki, albowiem istnienie społeczeństwa jest możliwe jedynie pod warunkiem powstrzymywania się przez poszczególnych jego członków od wyrządzenia wzajemnie szkód. Z naszego przykładu widzimy, że powodując na skutek swojej winy katastrofę, przewożący spowodował pasażerowi szkodę, naruszając równocześnie i zasadniczy swój obowiązek legalny neminem laedere. Z czego wynika, że będzie on odpowiedzialnym zarówno kontraktowo jak i deliktowo.

Wyobraźmy sobie teraz, że katastrofa w trakcie podróży nie została spowodowana przez winę przewożącego lub też winy tej pasażer nie mógł udowodnić. Czyż wówczas przewożący będzie zwolniony od wszelkiej odpowiedzialności? Oczywiście że nie, gdyż bez względu na to czy przewożący dopuścił się winy, czy nawet wogóle pogwałcił swoje zobowiązanie legalne, naruszył on umowę zawartą z pasażerem, a więc ponosi odpowiedzialność kontraktową.

Z powyższego widzimy, że o ile czyn pogwałcający umowę jest tego rodzaju, że sam przez się byłby czynem wzbronionym nawet o ileby umowa nie istniała, a więc o ile sprawca pogwałca swoje obowiązki legalne — spowoduje on odpowiedzialność deliktową. Jednakże pogwałcenie umowy z konieczności i we wszystkich wypadkach pociąga za sobą odpowiedzialność kontraktową, bez względu na to czy równocześnie z powodu tego samego czynu sprawca będzie podlegał i odpowiedzialności deliktowej. Ztąd wniosek, że pogwałcenie umowy zawsze powoduje odpowiedzialność kontraktową do której w niektórych wypadkach, a mianowicie, gdy te pogwałcenie narusza i obowiązki legalne sprawcy, stanowiąc o jego winie — przyłącza się jeszcze odpowiedzialność deliktowa.

W ten sposób pierwsze dwa zagadnienia zostają przez nas

rozwiązane w sposób następujący: o ile pogwałcenie umowy spowodowane jest winą tego rodzaju, że byłaby ona sama przez się winą nawet o ileby umowa nie istniała — powstanie wówczas odpowiedzialność deliktowa, jednakże nie wykluczy to bynajmniej odpowiedzialności kontraktowej, która zawsze musi powstać na skutek jakiegokolwiek pogwałcenia umowy. Innemi słowy pogwałcenie umowy nie może mieć w swoim skutku powstanie odpowiedzialności deliktowej z pominięciem odpowiedzialności kontraktowej. Takie rozwiązanie jest całkowicie zgodne z punktem widzenia Bonnecase'a[3]).

Wydaje się nam również niemożliwem, by odpowiedzialność kontraktowa mogła pod wpływem pewnych okoliczności przejść w odpowiedzialność deliktową. W kwestji tej pozwalamy sobie wypowiedzieć zdanie sprzeczne z Bonnecase'm[4]), uważającym, że to jest możliwe. W swoich wywodach Bonnecase dochodzi do powyższego wniosku na podstawie orzeczeń sądów francuskich w kwestji klauzuli nieodpowiedzialności. Mianowicie sądy francuskie, jak zresztą będziemy to obszerniej omawiali w dalszym ciągu naszej pracy, uważają, że jedynym skutkiem tych klauzul jest przeniesienie ciężaru dowodowego z pozwanego na powoda, co dało możność komentatorom[5]) wyprowadzić wniosek, że klauzule nieodpowiedzialności powodują, jako skutek zwolnienie od odpowiedzialności kontraktowej, pozostawiając natomiast w mocy odpowiedzialność deliktową. Nie wchodząc w ocenę słuszności powyższego punktu widzenia, co uczynimy w rozdziale poświęconym klauzulom nieodpowiedzialności, zauważyć musimy, że ani z orzeczeń sądów francuskich, ani z komentarza Hugueney'a, na którym się Bonnecase opierał, bynajmniej nie wynika, by odpowiedzialność kontraktowa mogła na skutek pewnych okoliczności — w danym wypadku klauzul nieodpowiedzialności — zamienić się w odpowiedzialność deliktową. Całkiem odwrotnie, jedyny wniosek, który się da wyprowadzić jest ten, że o ile odpowiedzialność kontraktowa zostaje uchylona na mocy umowy kontrahentów, odpowiedzialność deliktowa, jako odpowiedzialność porządku publicznego będzie istniała nadal. Wskutek czego poszkodowany, będąc pozbawiony możności poszukiwania odszkodowania za samo pogwałcenie umowy będzie mógł je otrzymać o ile udowodni, że czyn pogwałcający umowę pogwałca równocześnie obowiązki legalne sprawcy na skutek popełnionej przez niego winy.

Część przeważna autorów zgłębiających zagadnienie stosunku pomiędzy odpowiedzialnością kontraktową, a deliktową doszła do wniosku zasadniczo podobnego do wyłuszczonego przez nas,

---

[3]) Op. cyt. t. II, Nr. 467 i nast.

[4]) Op. cyt. t. II, Nr.Nr. 480 i nast. a szczególnie Nr. 524.

[5]) Hugueney, glossa pod orzeczeniem Sądu Kasacyjnego z dnia 27 listopada 1911 r. S. 15. I. 113.

a mianowicie, że pogwałcenie umowy może spowodować oprócz odpowiedzialności kontraktowej również i odpowiedzialność deliktową.

Przytoczyliśmy już wnioski Bonnecase'a, dodamy, że uważa on, iż odpowiedzialność deliktowa może powstać na skutek pogwałcenia umowy równocześnie z odpowiedzialnością kontraktową. Mianowicie niewykonanie umowy może wskutek swego charakteru podpadać pod rząd artykułów 1382 K. N. i nast. w tym wypadku, gdy art. 1147 K. N. i nast. nie dają środków do całkowitego naprawienia szkody, powstałej wskutek rażącego niewykonania umowy[6]).

Sainctelette[7]), aczkolwiek starannie rozróżnia odpowiedzialność deliktową od odpowiedzialności kontraktowej, nazywając pierwszą odpowiedzialnością (responsabilité), a drugą poręczeniem (garantie), jednakowoż dochodzi do wniosku, że jednym i tym samym czynem można równocześnie pogwałcić prawo i umowę, skutkiem czego jeden czyn może spowodować obydwa rodzaje odpowiedzialności.

Thaller[8]) uważa, że wina bardzo często może polegać na czynie pozytywnym dłużnika, który o ileby pochodził od osoby niezwiązanej umową, dałby możność wytoczenia przeciwko sprawcy powództwa opartego na art. 1382 K. N. i nast. Czyż z tego powodu, że tego rodzaju wina będzie pochodzić od osoby związanej umową, strona pokrzywdzona ma być pozbawiona możności powoływania się na występek? Przecież umowa nie niweczy odpowiedzialności deliktowej — raczej ją wzmacnia.

Planiol[9]) dopuszcza możliwość powstania odpowiedzialności deliktowej pomiędzy kontrahentami. Uważa, że obowiązek legalny istnieje uprzednio, przed obowiązkiem dobrowolnie przyjętym i nie staje się kontraktowym przez to, że kontrahenci wspomnieli o nim, albo mieli na widoku w zawartej przez nich umowie. Odpowiedzialność umowna może jedynie być dodaną do odpowiedzialności legalnej, lecz w żadnym razie nie może jej usunąć, ani zająć jej miejsca, a to z tego względu, że prawo jest wcześniejsze od wszelkich umów.

Aubry et Rau[10]) wskazują, że o ile wina popełniona przy pogwałceniu umowy stanowi występek, lub jakby występek, wówczas w jednym czynie zostaną połączone dwie winy, a mianowicie wina deliktowa i wina kontraktowa. Niema bowiem przyczyny, by dłużnika zobowiązania umownego, który popełnił występek na objekcie umowy traktować lepiej, niż osobę trzecią, która do niczego przez umowę nie jest zobowiązaną.

---

[6]) Op. cyt. t. II, Nr. 501 i nast.
[7]) De la responsabilité et de la garantie.
[8]) Annales de droit commercial 1886 r. str. 125 i nast.
[9]) Glossa Dalloz 1907. 2. 97.
[10]) Op. cyt. wyd. 5-e t. VI, str. 371.

Vasiliu[11]) uważa, że o ile podróżny jest ranny lub zabity na skutek wypadku przewozowego, powstanie wówczas równocześnie z pogwałceniem umowy, wyłamanie się z pod obowiązku legalnego "neminem laedere". Umowa przewozowa służy dodatkowem zabezpieczeniem dla poszkodowanego, gdyż przewożący obiecał w niej pasażerowi to samo, co winien był uczynić nawet gdyby żadna umowa nie istniała. Mamy tu na myśli powzięcie środków bezpieczeństwa i powstrzymanie się od szkodzenia. Takie dodatkowe zabezpieczenie nie może być obrócone na niekorzyść pasażera,

Meigné[12]) uważa, że przed zawarciem umowy każdy z kontrahentów podlegał obowiązkom legalnym i winien był powstrzymywać się od ich pogwałcenia, w razie zaś o ileby je pogwałcił podlegałby odpowiedzialności względem osoby poszkodowanej. Odpowiedzialność ta ciąży go względem wszystkich, wobec tego dlaczegóż, gdy jeden z członków społeczeństwa zawarł z drugim umowę ma on być zwolniony od tej odpowiedzialności i otrzymać prawo bezkarnego popełniania czynów dotąd zakazanych? Nie wolno przypuszczać, iż zawierając umowę zrzeka się ktokolwiek opieki, wypływającej z nakazu 1382 K. N. i nast. i zgadza się znaleźć w położeniu gorszem od stanu bezumownego. Pod kątem widzenia powyższej zasady, Meigné rozróżnia trzy rodzaje zobowiązań które mogą zaistnieć pomiędzy dwoma osobami związanemi umową:

1) pomiędzy niemi istnieje zobowiązanie czysto legalne, które nie zostało ani zmienione, ani zwiększone przez umowę. Pogwałcenie zobowiązań tego rodzaju nawet o ile będzie miało miejsce przy sposobności lub z racji wykonania umowy, nie może spowodować powstania odpowiedzialności kontraktowej, jedynie spowoduje odpowiedzialność deliktową, t. j. absolutnie tak samo, jak gdyby umowa nie istniała, np. jeżeli lokator sprzecza się z właścicielem domu co do warunków najmu i zrzuca go ze schodów.

2) odwrotnie: pomiędzy kontrahentami istnieją zobowiązania czysto kontraktowe, powstałe z umowy i które nigdy by nie zaistniały i byłyby nie do pomyślenia, o ileby nie było umowy. Byłoby sprzeczne z wolą stron i ze słusznością, powiększenie lub wzmocnienie zobowiązań pod pretekstem zastosowania art. 1382 K. N. np. przewożący przed zawarciem umowy nie był obowiązany przewieźć pasażera do miejsca przeznaczenia w czasie określonym, wobec czego o ile on w umowie stypuluje zwolnienie od odpowiedzialności za spóźnienie, będzie on zupełnie wolny od wszelkiej odpowiedzialności, gdyż nie można mu zarzucić, ani występku, ani jakby-występku.

---

[11]) La portée de la responsabilité contractuelle dans le transport des voyageurs.

[12]) Op. cyt. str. 267 i nast.

3) są wreszcie zobowiązania legalne, które stały się równocześnie zobowiązaniami kontraktowemi, a więc stały się objektem umowy. Te nie tylko, że nie są unicestwione przez umowę, lecz zostały przez nią wzmocnione. Nie można przypuszczać, by strony, zawierając umowę, uważały, że zrzekają się prawa żądania ich poszanowania, sankcji o ileby one były pogwałcone. W każdym bądź razie strony nie miały prawa tego uczynić, gdyż obowiązki legalne nie mogą być przedmiotem prywatnych umów. O ile tego rodzaju zobowiązania zostaną pogwałcone, będzie miało miejsce równocześnie pogwałcenie umowy i wina deliktowa: odpowiedzialność kontraktowa i odpowiedzialność deliktowa powstaną równocześnie. I o ile strony zrzekły się pierwszej na skutek klauzuli umowy, druga tem nie mniej powstanie. Np. przewożący nie był obowiązany podjęcia się przewozu pasażerów, lecz prawo wymagało, by on zawsze i względem wszystkich zachowywał ostrożność i uwagę. Obowiązek ten nie mógł być dla niego unicestwiony na skutek umowy, a więc o ile on go pogwałca, będzie podlegał odpowiedzialności deliktowej względem kontrahenta, tak samo jakby podlegał w braku wszelkiej umowy.

Demogue[13]), aczkolwiek uważa zasadniczo, że odpowiedzialność deliktowa nie może wypływać z umowy, a to ze względu, że wszelka umowa daje tyle sposobności wzajemnego szkodzenia sobie, że dobro społeczne wymaga, aby w tych przypadkach odpowiedzialność ograniczona została, jednakowoż wskazuje, że są pewne względy natury głębszej, które zmuszają prawo do uznania, iż w niektórych okolicznościach należy rozpatrywać winę kontraktową z punktu widzenia deliktowego: będzie to miało między innemi miejsce w razie obecności klauzul nieodpowiedzialności, gdyż chodzi o to, by nie spowodowały one zwolnienia sprawcy od odpowiedzialności bez względu na charakter pogwałcenia.

Z przytoczonych opinji szeregu autorów wynika, że zdanie nasze odnośnie do możliwości spowodowania odpowiedzialności deliktowej na skutek pogwałcenia umowy jest zasadniczo podzielone przez nowoczesną naukę prawa, przynajmniej w ogólnych zarysach. Zagadnienie to zostało najwydatniej zgłębione przez Meigné, z zapatrywaniem którego prawie całkowicie się zgadzamy. Niesłuszny jedynie wydaje się nam podział zobowiązań na trzy rodzaje. Wychodząc z punktu widzenia stosunku odpowiedzialności kontraktowej do odpowiedzialności deliktowej, uważamy, że w zakres roztrząsanego zagadnienia wchodzą jedynie wypadki, gdy czyn sprawcy pogwałca umowę, tymczasowo pierwszy rodzaj zobowiązań o których Meigné wspomina jest właściwie obcym umowie, albowiem czyn dłużnika, o którym w tym wypadku Meigné wspomina umowy bynajmiej nie pogwałca, a narusza

---

[13]) Op. cyt. t. V, Nr. 1244.

jedynie obowiązek legalny. W samej rzeczy o ile powrócimy do danego przez niego przykładu lokatora sprzeczającego się z właścicielem w kwestji najmu i zrzucającego go ze schodów, to w czynie tym nie możemy się dopatrzeć pogwałcenia umowy najmu, lecz jedynie obrażenia cielesnego gospodarza, wobec czego wypadek ten jest całkowicie obcy naszemu zagadnieniu.

W mniemaniu naszem mogą być tylko dwa różne skutki pogwałcenia umowy, a więc albo pogwałcając umowę kontrahent naruszył obowiązki jedynie przez niego dobrowolnie przyjęte i wówczas będziemy mieli do czynienia tylko z odpowiedzialnością kontraktową, bądź też czyn pogwałcający umowę równocześnie pogwałcił obowiązki legalne sprawcy, wtedy będzie on odpowiedzialny zarówno kontraktowo, jak i deliktowo.

Orzecznictwo francuskie uznaje również, że pogwałcenie umowy może spowodować dla sprawcy poza odpowiedzialnością kontraktową odpowiedzialność deliktową. Ten punkt widzenia spotykamy najczęściej w orzeczeniach wskazujących, że aczkolwiek szkoda została spowodowana na skutek pogwałcenia umowy, jednakowoż osoby trzecie, którym to pogwałcenie pośrednio szkodę przyniosło[14]), mogą poszukiwać odszkodowania, opierając się na odpowiedzialności deliktowej sprawcy. Tak np. w jednym wypadku, gdy pasażer poniósł śmierć wskutek niedbalstwa przewożącego w trakcie przewozu morskiego, matka jego wystąpiła z powództwem o odszkodowanie po upływie terminu przewidzianego dla wniesienia skargi o odszkodowanie, opartej na umowie przewozu morskiego. Mimo to sąd oparł swój wyrok na art. 1382 K. N. i odszkodowanie zasądził. Sąd kasacyjny, rozpatrując powyższą sprawę orzekł[15]), że matka pasażera zabitego w trakcie przewozu morskiego może nie powołując się na umowę przewozową skarżyć przewożącego na zasadzie art. 1382 K. N., żądając odszkodowania za szkodę spowodowaną śmiercią syna. Wobec tego, że tego rodzaju skarga jest oparta na winie deliktowej przewożącego, nie może on jej przeciwstawić, ani klauzuli nieodpowiedzialności, ani powołać się na przedawnienie roczne z art. 433 K. H.[16]).

W powyższy sposób doszliśmy do przekonania, że w wypadku pogwałcenia przez czyn naruszający umowę równocześnie obowiązków legalnych, będzie sprawca odpowiedzialny zarówno kontraktowo, jak i deliktowo. Wynika z powyższego, że przy poszukiwaniu odszkodowania przysługują poszkodowanemu skargi

---

[14]) Np. osoby związane jakiemikolwiek więzami z pasażerem zabitym w trakcie przewozu.

[15]) Req. 27 lipca 1925 r. D. P. 1926. 1. 5, Rev. Tr. Dr. Civ. 1926. str. 165.

[16]) W tym samym kierunku Civ. Cass. 6 czerwca 1926 r. D. P. 1924. 1. 206; — Alger 9 stycznia 1924 r. Gaz. Pal. 3 kwietnia 1924 r.; — Trib. Seine 27 marca 1924 r. Gaz. Pal. 24. 1. 686.

dwuch rodzajów: jedna oparta na art. 1147 K. N. i nast., druga zaś na art. 1382 K. N. i nast. Jak wskazywaliśmy uprzednio każda z nich przedstawia dla powoda swoje specyficzne korzyści i niedogodności.

Powstaje pytanie, czy powodowi przysługują równocześnie obie kategorje skarg, czy też musi on dokonać wyboru przed wytoczeniem powództwa i potem w toku sprawy w instancjach stać przy raz obranej zasadzie? Jedno z orzeczeń sądów francuskich[17]) uważa, że poszkodowanemu przysługują równocześnie obydwa rodzaje skarg, wskazuje ono, że „wypadek z pasażerem może spowodować dwie skargi: jedną kontraktową na korzyść pasażera, lub osób stojących w jego prawach, drugą deliktową na korzyść nie tylko pasażera, lecz i tych wszystkich osób, którym występek lub jakby występek przewożącego bezpośrednio przyczynił szkodę. Obie te skargi są całkiem odmienne i mogą być wytaczane łącznie, bądź przez tę samą osobę, bądź też przez osoby różne". Jednakowoż zaznaczyć należy, że taki punkt widzenia, dopuszczający równoczesne wykonywanie dwuch rodzajów skarg, jest odosobniony i nie został poparty ani przez orzecznictwo, ani przez doktrynę.

Vasiliu[18]), omawiając powyższe orzeczenie dochodzi do wniosku, że będąc na ogół słuszne popełnia ono jednakowo błąd, dopuszczając możliwość stosowania równocześnie obydwu rodzajów skarg. W rzeczy samej podstawą poszukiwania odszkodowania ze strony ofiary jest jeden i ten sam czyn sprawcy bez względu na to jakiego rodzaju obowiązki on pogwałcił. Z tej racji, że przewożący naruszył jednocześnie obowiązki wypływające z umowy i obowiązki legalne nie wynika bynajmniej dla poszkodowanego przywilej otrzymania podwójnego odszkodowania, albowiem to ostatnie ma na celu jedynie naprawienie szkody, która nie powiększyła się bynajmniej z tego powodu, że spowodowało ją oprócz pogwałcenia umowy ponadto i pogwałcenie obowiązku legalnego przewożącego. Dopuszczenie wykonania przez poszkodowanego dwuch rodzai skarg w logicznym wywodzie musiałoby doprowadzić do zasądzenia dwukrotnej naprawy jednej i tej samej szkody.

Wprawdzie zwolennicy punktu widzenia sądu apelacyjnego w Algierze mogliby tak interpretować to orzeczenie, że poszkodowanemu przysługuje prawo wytoczenia nie dwuch odrębnych skarg, lecz tylko jednej, mającej oparcie zarówno na przepisach odpowiedzialności kontraktowej, jak i odpowiedzialności deliktowej. W ten sposób powód wykorzystałby wszystkie te dogodności, które przedstawiają dla niego oba rodzaje wymienionych przepisów prawnych, unikając zarazem wszystkiego, co by mu przy wytoczeniu skargi tego rodzaju przeszkadzało. A więc

[17]) Cyt. orzeczenie Alger 9 stycznia 1924 r.

[18]) Op. cyt. str. 191.

np. w razie spowodowania szkody przez osobę nie znajdującą się z przewożącym w stosunku przewidzianym w art. 1384 K. N. oparłby się on na zasadach odpowiedzialności kontraktowej, dowodząc, że działalność bezpośredniego sprawcy nie może być uważana względem przewożącego za przyczynę obcą w rozumieniu art. 1147 K. N. Z drugiej zaś strony żądałby on zasądzenia całkowitego odszkodowania bez względu na to, czy szkoda w momencie zawarcia umowy mogła być przewidzianą, nawet o ile wina przewożącego jest nieumyślną, a więc pomijając art. 1150 K. N. na tej podstawie, że korzysta on z przepisów regulujących odpowiedzialność deliktową.

Jednakowoż takie rozumowanie, bardzo zresztą korzystne dla poszkodowanego, wydawałoby się nam z punktu widzenia prawnego niedopuszczalnem. W rzeczy samej wszelka skarga musi mieć jakąś podstawę prawną, a więc w danym wypadku podstawą tą będzie albo odpowiedzialność kontraktowa, albo też deliktowa. Pierwsza z nich jest regulowana artykułami 1147 K. N. i nast., druga zaś artykułami 1382 K. N. i nast. Żadnej innej podstawy skarga o odszkodowanie w naszem prawie pozytywnem znaleźć nie może; podporządkowanie jej jakimś prawidłom mieszanym, czerpniętym częściowo z norm kontraktowych, częściowo zaś z przepisów o występkach i jakby-występkach spowoduje powstanie nowych zasad przez prawo nieprzewidzianych, a więc nie dopuszczalnych.

Aubry et Rau[19]) wskazują, że samo przez się jest zrozumiałe, iż wierzyciel nie może łączyć dobrodziejstw wynikających ze skarg opartych na artykułach 1147 K. N. i nast. i 1382 K. N. i nast., gdyż są one skargami „reipersecutoriae"; ich kumulowanie jest niedopuszczalne, natomiast wierzyciel może wybrać tę skargę, która mu bardziej konwenjuje i z nią wystąpić.

Jednakże niektórzy autorzy dowodzą możność łączenia obydwu rodzai skarg, opierając się na cytowanem orzeczeniu francuskiego sądu kasacyjnego z dnia 6 czerwca 1923 r., które miało miejsce w wypadku następującym: poszkodowany wskutek wypadku zapozwał przed sądem cywilnym Towarzystwo Przewozów Samochodowych, żądając od niego odszkodowania na tej podstawie, że został on poszkodowany wskutek winy szofera, będącego na usługach pozwanej spółki. Sąd pierwszej instancji skargę odrzucił z tego względu, że wina szofera nie została udowodniona. Wówczas powód założył skargę apelacyjną, w ktorej wskazał, że pozwana spółka na skutek zawartej z nim umowy przewozu była zobowiązana dostarczyć jego żywego i całego do miejsca przeznaczenia, że spółka tego obowiązku dobrowolnie przyjętego nie wypełniła, wobec czego winna naprawić powstałe z tego tytułu szkody. Sąd apelacyjny przychylił się do wywodów apelującego powoda i zasądził odszkodowanie; pozwana

[19]) Op. cyt. wyd. 5-e t. VI, § 446 ods. 7.

spółka założyła skargę kasacyjną, wskazując, że skarga apelacyjna powoda zawierała nowe żądania, które wobec tego nie mogły być rozpatrywane przez drugą instancję. Sąd kasacyjny kasację pozwanej spółki odrzucił, uznając ją za niesłuszną. Jednakże zagłębiając się w motywy Sądu Kasacyjnego spostrzeżemy, że nie miał on bynajmniej na myśli uznanie prawa poszkodowanego do kumulowania dwuch rodzajów skarg. Wskazuje on jedynie, że wytaczając skargę przed sądem okręgowym powód aczkolwiek wspominał o winie szofera podwładnego pozwanej spółki, jednakowoż nie obrał on bynajmniej drogi powództwa opartego na odpowiedzialności deliktowej, gdyż wspominał również w skardze powodowej o umowie zawartej z pozwaną spółką.

* * *

Reasumując nasze wywody stwierdzimy, że pogwałcenie umowy powoduje odpowiedzialność kontraktową, gdy zaś równocześnie przez ten sam czyn, którym sprawca naruszył umowę, pogwałcił on również i swoje obowiązki legalne, — będą ciążyły go oba rodzaje odpowiedzialności: odpowiedzialność kontraktowa i odpowiedzialność deliktowa. Na skutek powyższego przysługiwać będą poszkodowanemu dwa rodzaje skarg, jedna oparta na przepisach art. 1147 K. N. i nast., druga zaś na art. 1382 K. N. i nast. Od poszkodowanego zależy wybór rodzaju skargi, korzystać zaś łącznie z obydwuch nie ma możności.

CZĘŚĆ II.

CHARAKTER ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŻĄCEGO POWIETRZEM.

Przystępujemy obecnie do rozpatrzenia właściwego przedmiotu naszej pracy, a mianowicie odpowiedzialności przewożącego powietrzem względem pasażerów, oraz skutków tej odpowiedzialności.

Odpowiedzialność może być spowodowaną przez okoliczności dwuch rodzai. Z jednej strony odpowiedzialność przewożącego powstanie dzięki niewykonaniu specjalnych zobowiązań, ciążących go na skutek zawartej z pasażerem umowy przewozu, a więc np. nieuskutecznienie odlotu w dniu wskazanym, dostarczenie pasażera do innej miejscowości niż było umówione, spóźnienie i t. p., — z drugiej zaś spowodowanie umyślne, lub nieumyślne katastrofy, wskutek której pasażer został zabity, bądź ucierpiał na zdrowiu.

Nie ulega wątpliwości, że w pierwszym wypadku będziemy mieli do czynienia jedynie z odpowiedzialnością kontraktową, a to bez względu na to, czy pogwałcenie umowy zostało spowodowane przez zwykły czyn przewożącego, lub jego urzędników, czy też przez jego winę nieumyślną, lub nawet umyślną. Albowiem dokonanie przewozu wogóle, a tembardziej w dniu, w czasokresie i w kierunku określonym nie stanowi bynajmniej obowiązku ciążącego z samego prawa jakiegokolwiek członka społeczeństwa bez względu na to, czy trudni się on przewozem, czy też nie. Obowiązek taki powstaje jedynie na skutek przyjęcia go dobrowolnie przez przewożącego, przyczem rozciągłość określa się jedynie umową, również jak i skutki pogwałcenia. Gdy skutki naruszenia umowy nie są przewidziane w kontrakcie, będą one regulowane przepisami zawartemi w artykułach 1147

K. N. i nast. W żadnym razie nie będzie tutaj miejsca dla odpowiedzialności deliktowej.

Inaczej rzecz się przedstawia co do odpowiedzialności przewożącego za wypadki; nie ulega wątpliwości, że w razie jakiejkolwiek winy przewożącego poniesie on odpowiedzialność deliktową, gdyż jak wskazywaliśmy w poprzednim rozdziale uszkodzenie zdrowia lub pozbawienie życia jest pogwałceniem obowiązku legalnego, powodującem odpowiedzialność deliktową bez względu na to, czy ofiara była osobą postronną, czy też była związana ze sprawcą kontraktem.

To też wydaje się nam jasnem i niewątpliwem, że przewożący winny spowodowania wypadku szkodzącego życiu lub zdrowiu pasażera podlega odpowiedzialności deliktowej. Rozpatrzeć jedynie należy, czy równolegle z odpowiedzialnością deliktową nie powstaje dla przewożącego i odpowiedzialność kontraktowa z pogwałcenia umowy przewozu. Innemi słowy czy powodując na skutek wypadku śmierć, lub kalectwo pasażera przewożący narusza nie tylko swój obowiązek legalny „neminem laedere", ale również i umowę przewozową, zawartą z pasażerem. Dla wyjaśnienia tej kwestji będziemy musieli zatrzymać się nieco bliżej na bogatem orzecznictwie sądów francuskich w danej materji.

Pierwotnie sądy francuskie uważały, że odmiennie od przewozu towarów, przewóz osób znajdował się jedynie pod rządem artykułów 1382 K. N. i nast.[1]). Swój punkt widzenia uzasadniały w ten sposób, że artykuł 1784 K. N., ustalający odpowiedzialność kontraktową przewożącego wspomina jedynie o towarach; ponieważ zaś ustawodawca nigdzie nie wspominał o odpowiedzialności przy przewozie osób, uważały sądy francuskie, że chciał on przez to samo wykluczyć możliwość odpowiedialności kontraktowej za przewóz pasażerów. Pozatem uważano, że tego rodzaju rozróżnienie logicznie wypływało z tej okoliczności, że w jednym wypadku miano do czynienia z rzeczą, a w drugim z człowiekiem, mającym własną wolę, częstokroć odrębną od woli przewożącego. Przecież idea składu, stanowiąca z punktu widzenia ówczesnych orzeczeń sądów francuskich podstawę odpowie-

[1]) Cass. Civ. 10 listopada 1884 r. S. 85. 1. 129, D. P. 85. 1. 433. — Cass. Req. 1 maja 1899 r. D. P. 99. 1. 558. — Cass. Req. 14 grudnia 1903 r. D. P. 1905. 1. 314. — Amiens 29 grudnia 1881 r. D. P. 82. 2. 133. — Poitiers 6 lutego 1888 r. S. 88. 2. 138.—Paris 13 kwietnia 1892 r. D. P. 93. 2. 125.— Paris 21 lutego 1894 r. D. P. 94. 2. 214. — Paris 4 kwietnia 1894 r. D. P. 94. 2. 288.— Riom 27 stycznia 1895 r. S. 1900. 2. 60. — Paris 30 stycznia 1895 r. D. P. 95. 2. 496. — Amiens 10 listopada 1896 r. D. P. 97. 2. 309. — Douai 4 maja 1897 r. D. P. 1898. 2. 312.—Rouen 3 grudnia 1898 r. D. P. 99. 2. 316.— Paris 9 lipca 1903. S. 1905. 2. 43. — Grenoble 30 stycznie 1904 r. D. P. 1906. 2. 6. — Dijon 3 maja 1904 r. D. P. 1926. 2. 6. — Alger 18 maja 1906 r. D. P. 1910. 2. 43. — Rau 2 lutego 1910 r. S. 1910. 2. 223. — Trib. civ. Bethune 4 maja 1899 r. Gaz. Pal. 99. 2. 348.—Trib. com. Saint-Etienne 10 maja 1899 r. Gaz. Pal. 99. 2. 139. — Trib. Civ. Seine 28 czerwca 1899 r. Gaz. Pal. 99. 2. 203. — Cass. belg. 5 października 1893 r. S. 94. 4. 5.

działności przewożącego nie może być zastosowana względem pasażerów. Trzeba również mieć na względzie, że zasadniczo rzeczy same przez się nie mogą spowodować swego zniszczenia, natomiast pasażer może spowodować sobie szkodę wskutek własnego czynu. Ostatecznie sądy francuskie, trzymając się interpretacji ograniczającej art. 1784 K. N. wyprowadzały z tego wniosek a contrario, że względem pasażerów muszą być zastosowane ogólne zasady odpowiedzialności deliktowej, dodając, iż z uwagi na okoliczność, że przewożący nie zawarł żadnego zobowiązania asekuracyjnego względem pasażera, — nie może być zobowiązany do przywiezienia go żywego i zdrowego do miejsca przeznaczenia. Innemi słowy, że treść umowy przewozu pasażerów polega jedynie na dostarczeniu ich do miejscowości wskazanych na bilecie, bynajmniej zaś nie w dostarczeniu im bezpieczeństwa w trakcie podróży.

Jednakowoż taki punkt widzenia w orzecznictwie francuskiem się nie utrzymał. Trzema słynnemi wyrokami[2]) francuski sąd kasacyjny całkowicie zmienił dotychczasową zasadę, ustalając, że obowiązkiem przewożącego, wynikającym z zawartej umowy przewozu, jest dostarczenie pasażera żywego i zdrowego do miejsca przeznaczenia, wobec czego w razie wypadku ponosi on odpowiedzialność kontraktową. Motywy powyższych orzeczeń całkowicie oparte na wniosku generalnego prokuratora Sarrut są następujące: aczkolwiek art. 1784 K. N. nie ma bezpośredniego zastosowania do przewozu ludzi, gdyż wspomina tylko o rzeczach, przepis ten jednak nie może służyć za argument a contrario w celu stwierdzenia pozakontraktowej odpowiedzialności względem pasażerów, z tego względu, że wymieniony artykuł nie stanowi bynajmniej wyjątku z zasad prawa ogólnego normującego umowy, lecz stosuje jedynie zasadę artykułu 1147 K. N. do specjalnej umowy przewozu, wobec czego nie można wyprowadzić z niego wogóle żadnego wniosku a contrario, gdyż uznając, że umowa przewozu pasażerów nie jest ujęta przez art. 1784 K. N. tym samym powracamy do ogólnej zasady prawa o zobowiązaniach t. j. do art. 1147 K. N. A więc art. 1784 K. N. można się posługiwać raczej jako argumentem a simili, mając zaś na względzie, że życie ludzkie zasługuje na większe względy, niż całość towaru, należy dojść do przekonania, że art. 1784 K. N. jest wręcz argumentem a fortiori na korzyść uznania, że odpowiedzialność przewożącego za wypadki względem pasażerów jest natury kontraktowej. Niesłusznym jest oparcie obowiązków przewożącego na istnieniu składu koniecznego, oczywiście nie możliwego w wypadku przewozu ludzi. W rzeczy samej, przecież nikt nie zaprzecza, że umowa przewozu tworzy kontrakt sui generis,

[2]) Z dnia 21 listopada 1911 r. w sprawie Zbidi Hamida, z dnia 27 stycznia 1913 r. w sprawie Mestelan i z dnia 21 kwietnia 1913 r. w sprawie Donat. D. P. 1913. 1. 249.

a więc właśnie wobec tego kontraktu, mającego zastosowanie zarówno do ludzi, jak i do rzeczy, a bynajmniej nie wskutek składu koniecznego, rzeczy przeznaczone do przewozu są powierzone przewożącemu. O ile ustawodawca przyrównał w art. 1782 K. N. przewożącego do oberżysty, czynił on to nie dlatego, by przyczyna zobowiązania była jednakowa dla tych dwuch kategorji osób, lecz jedynie w celu określenia w drodze porównawczej rozciągłości odpowiedzialności przewożącego. W rzeczywistości podróżny powierzył swoją osobę przewożącemu w celu dostarczenia go do miejsca przeznaczenia, nie ma on żadnej władzy nad urzędnikami przewożącego, nad maszynami przewozowemi, rozkładem jazdy, szybkością, kierunkiem i t. p. Zasady logiki zarówno jak względy słuszności wskazują, że o ile przewożący jest odpowiedzialny za zachowanie w dobrym stanie towarów, to tembardziej będzie odpowiedzialnym za życie i zdrowie pasażerów. W ten sposób sąd kasacyjny francuski stanął na punkcie widzenia, że w razie wypadku z pasażerem ciąży przewożącego odpowiedzialność kontraktowa. Od tej chwili wszystkie sądy francuskie zmieniły dotychczasową praktykę, stosując się do wskazanych przez nas orzeczeń[3]).

Nie oznacza to wszakże, by sądy francuskie odrzucały możliwość powstania odpowiedzialności deliktowej w razie pogwałcenia umowy przewozu, jednakowoż mogła ona, ich zdaniem, zaistnieć tylko równolegle do odpowiedzialności kontraktowej. Innemi słowy w razie wypadku z pasażerami powstawała musowo odpowiedzialność kontraktowa, w niektórych zaś wypadkach dołączyć się do niej mogła i odpowiedzialność deliktowa. Charakterystycznym w tej mierze jest wyrok Trybunału Sekwany w kwestji odpowiedzialności za wypadek lotniczy[4]). Uznał w nim sąd, że przewożący powietrzem ponosi w razie wypadku z pasażerem odpowiedzialność kontraktową. Jednakowoż zasądzając odszkodowanie zaznaczył, że: „powód (poszkodowany) nie tylko ustalił odpowiedzialność kontraktową przewożącego, lecz również przeprowadził dowód jego odpowiedzialności deliktowej". Powyższy ustęp motywów wyroku stwierdza, że sąd dopatrzył się w danym wypadku dwojakiego rodzaju odpowiedzialności przewożącego powietrzem, a mianowicie odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej.

[3]) Cass. 28 czerwca 1916 r. i 6 lutego 1917 r. D. P. 1917. 1. 35. — Cass. 12 kwietnia, 25 czerwca, 3 sierpnia 1918 r. i 9 lutego 1919 r. D. P. 1919. 1. 45.—Cass. 28 marca, 10 maja, 20 czerwca 1921 r. 25 lipca, 31 lipca, 1922 r. i 28 lutego 1923 r. D. P. 1923. 1. 209. — Cass. 24 stycznia, 4 lipca 1922 r., 2 lipca 1924 r. S. 1924. 1. 161. — 23 marca 1925 r. D. H. 1925. 330.—22-go lutego 1926 r. D. H. 1926. 194. — Pau 11 grudnia 1912 r. S. 1913. 2. 39. — Pau 6 marca 1914 r. S. 1914. 2. 215. — Bourges 17 lutego 1914 r. S. 1914. 2. 221. — Paris 2 lipca 1914 r., Bordeaux 5 marca 1917 r. D. P. 1917. 2. 93. — Paris 31 lipca 1919 r. S. 1920. 2. 13. — Paris 13 i 26 lutego 1920 r. S. 1921. 2. 65.—Lyon 12 marca 1921 r. D. P. 1922. 2. 168.—Grenoble 15 marca 1921 r. D. P. 1922. 2. 25. — Orléans 21 maja 1924 r. D. P. 1925. 2. 28. — Trib. civ. Seine 17 listopada 1923 r. D. H. 1924. 57.

[4]) Trib. civ, Seine 27 marca 1924 r. Gaz. Pal. 1924. 1. 686.

Jednakże towarzystwa przewozu powietrzem w szeregu wypadków usiłowały przeprowadzić zasadę, że ponoszą one w razie katastrofy z pasażerami, jedynie odpowiedzialność deliktową, gdyż ze względu na niebezpieczeństwo związane z podróżami powietrznemi, umowa zawarta przez nich z pasażerami ma za przedmiot jedynie przewiezienie ich do określonej miejscowości, w żadnym zaś razie nie dostarczenie ich do miejsca przeznaczenia zdrowych i całych. Taki punkt widzenia nawet na pierwszy rzut oka wydaje się dziwnym: wynikałoby z niego, że byleby pasażerowie byli przewiezieni do miejsca wskazanego w bilecie, a umowa przewozu zostanie wykonaną, nie bacząc na to, że do miejsca przeznaczenia zostanie przywieziony nie pasażer, ale jego trup, Oczywiście takie rozumowanie jest niedopuszczalne. Przedewszystkiem zauważyć musimy, że nawet z punktu widzenia towarzystw lotniczych umowa zostaje pogwałconą z chwilą wypadku z pasażerami, a to z tego względu, iż wypadek z pasażerami powstaje na skutek katastrofy lotniczej, w trakcie której samolot jest mniej lub więcej uszkodzony i w każdym razie niezdatny do dalszej drogi, a więc chociażby z tej przyczyny umowa na mocy której pasażer w pewnym określonym czasie ma być przewiezionym na miejsce przeznaczenia, nie zostaje wykonaną, Pozatem należy mieć na względzie, że ustawodawca, wydając przepisy kodeksowe odnośnie do przewozu nie rozróżniał jego rodzai. Wprawdzie w kodeksach naszych jest normowany jedynie przewóz rzeczy, atoli o ileby ustawodawca chciał przeprowadzić odmienne zasady w zależności od użycia tych albo innych środków przewozowych, to uczyniłby to przecież w pierwszym rzędzie względem przewozu towarów. Pozatem o ile się zwrócimy do artykułów 1382 K. N. i nast,, to się przekonamy, że ustawodawca bynajmniej nie uzależnił odpowiedzialności sprawcy szkody od stopnia niebezpieczeństwa na które się poszkodowany narażał. Z drugiej zaś strony moment niebezpieczeństwa spowodowany wykonaniem umowy w żadnym artykule części ogólnej zobowiązań uwzględniony nie został. Wprawdzie może powstać kwestja rozciągłości zobowiązań, które na skutek umowy stron mogą wykluczyć wszelką odpowiedzialność kontraktową w razie pogwałcenia umowy spowodowanego nawet przez winę (wyjąwszy winę umyślną) sprawcy, lecz tego rodzaju wyłączenie odpowiedzialności kontraktowej następuje bynajmniej nie wskutek większego lub mniejszego niebezpieczeństwa związanego z wykonaniem umowy, lecz jedynie na skutek uzgodnienia w pewnym kierunku woli umawiających się stron. W ten sposób widzimy, że wpływ niebezpieczeństwa, na które nawet świadomie naraża się poszkodowany nie jest uwzględniony przez ustawodawcę ani w materji kontraktowej, ani nawet w deliktowej, nie powodując samo przez się nie tylko uchylenia odpowiedzialności, ale nawet i jej zmniejszenia. Pojęcie niebezpieczeństwa przy wykonaniu umowy jest dla naszego prawa obce. To też sądy francuskie

we wszystkich wypadkach, gdy się spotykały z żądaniami towarzystw lotniczych uchylenia ich odpowiedzialności kontraktowej, opartemi na tej przesłance, że ze względu na notoryczne niebezpieczeństwo związane z tego rodzaju przewozem, nie mogą one w umowie gwarantować bezpieczeństwa pasażerom, — orzekały, że: „w obecności ogólnikowej redakcji artykułu 1147 K. N. i stałego stosowania tego artykułu przez Sąd Kasacyjny do kwestji umów przewozowych, niedopuszczalnym jest czynienie wyjątku w zasadach, które rządzą tą kwestją, stosując odpowiedzialność quasi-deliktową do wypadkow samolotowych.“ [5]); „że wszelka umowa przewozu pasażerow powoduje zawsze takie same obowiązki bez względu na to jaki jest jej rodzaj, stary czy nowy, a także czy niebezpieczeństwo z nią związane jest większe, czy też mniejsze; czynić rozróżnienie w tym kierunku byłoby nie tylko arbitralnym, lecz ze strony sędziego wręcz bezprawnym, gdyż wprowadzenie tego rodzaju rozróżnienia wymaga interwencji władzy ustawodawczej, jedynie kwalifikowanej do zmiany zasad prawa pozytywnego.“ [6]) W tym samym kierunku wypowiedział się również cytowany już przez nas wyrok Trybunału Sekwany w sprawie lotniczej. [7]).

Również i doktryna trzyma się zasady, że odpowiedzialność kontraktowa przewożącego powietrzem względem pasażerów za wypadki w trakcie przewozu istnieje i nie może być uchyloną na skutek tego, że przewóz tego rodzaju jest bardziej niebezpieczny niż inny. [8]).

Wprawdzie Tissot [9]) skłania się poniekąd do uznania słuszności postulatów towarzystw lotniczych, lecz koniec — końcem w swoich wywodach, gdy należało mu zająć określone stanowisko w kwestji wyłączenia odpowiedzialności kontraktowej wskazuje on, że nie należy do niego wypowiedzenie się za, lub przeciwko postulatom towarzystw lotniczych.

Najpoważniejszy bodaj z francuskich prawników, poświęcających się studjom prawa lotniczego prof. Ripert wypowiedział się za uznaniem odpowiedzialności kontraktowej przewożącego powietrzem względem pasażerów, zarówno w sporządzonym przez niego projekcie francuskiego prawa o żegludze powietrznej (który

---

[5]) Trib. civ. Seine. 18 grudnia 1922 r. w sprawie Lambert contra Compagnie des Messageries Aériennes. Rev. jur. int. loc. aér. 1923 r. str. 75, wyrok zatwierdzony przez Sąd Apelacyjny w Paryżu 28 listopada 1925 r. Rev. jur. int. loc. aér. 1926 r. str. 116.

[6]) Trib. civ. Vienne 4 grudnia 1924 r. w sprawie wdowy Guillot — Gauthier contra Société de propagande aéronautique. D. H 1925. 74, wyrok zatwierdzony przez Sąd Apelacyjny w Grenoble 25 marca 1925 r. D. P. 1925. 2. 137.

[7]) Wyrok z dnia 27 marca 1924 r. Gaz. Pal. 1924. 1. 686.

[8]) Jacques Batigne. De la resposabilité des Compagnies de Navigation Aérienne dans les accidents str. 50.

[9]) De la responsabilité en matière de navigation aérienne.

stał się prawem dnia 31 maja 1924 r. [10]), jak i w referowanym przez niego 29 września 1922 r. na V-ym Międzynarodowym Kongresie Ustawodawstwa Lotniczego w Pradze, projekcie przepisów o odpowiedzialności przewożącego względem pasażerów [11]). W rezultacie na Kongresie w Pradze przyjęta została zasada kontraktowej odpowiedzialności przewożącego powietrzem względem pasażerów. Aczkolwiek art. 30 Międzynarodowego Kodeksu Powietrznego wskazuje, że odpowiedzialność jest oparta na zasadzie „ryzyka", jednakże zasada ta ma zastosowanie jedynie do odpowiedzialności względem osób trzecich, znajdujących się na powierzchni ziemi, odnośnie zaś do pasażerów Kodeks uznaje odpowiedzialność kontraktową do której w niektórych wypadkach będzie dodana odpowiedzialność deliktowa. Wynika to zarówno z zestawienia art. 30 z artykułem 25, uchwalonym na Kongresie w Monako, jak też i z treści przemówień prof. Ripert'a, Pittard'a, Dieusy i Thieffry [12]). Słusznie więc prof. Hamel, komentując wymieniony przepis Międzynarodowego Kodeksu Powietrznego podkreśla, że odpowiedzialność przewożącego zarówno względem ekspedytora towarów, jak i względem pasażerów jest natury kontraktowej [13]).

Reasumując, wskażemy, że w naszem przekonaniu opartem zarówno na orzecznictwie, jak i na doktrynie francuskiej, a uwzględnionem poniekąd w specjalnych ustawodawstwach lotniczych, odpowiedzialność przewożącego powietrzem względem pasażerów jest zasadniczo kontraktową, czyli, że po za innymi skutkami właściwymi tego rodzaju odpowiedzialności a wskazanymi w części pierwszej naszej pracy, może ona być spowodowaną nie tylko przez winę przewożącego, lub jego urzędników, lecz przez wszelki, nawet niezawiniony czyn, byleby skutkiem jego powstało pogwałcenie, lub nawet zwyczajne niewykonanie umowy przewozu. Jednakowoż o ile będzie chodziło o spowodowanie na skutek wypadku śmierci lub uszkodzenia zdrowia pasażera, — równolegle z odpowiedzialnością kontraktową powstanie i odpowiedzialność deliktowa przewożącego, a to wówczas, gdy wskutek swej winy pogwałcił on ciążący go legalny obowiązek „neminem leadere".

---

[10]) Bulletin de la Société d'Etudes Législatives 1921 r. str. 283.

[11]) Cinquième Congrès International de Legislation aérienne du Comité Juridique International de l'Aviation tenu à Prague du 25 au 30 septembre 1922, Paris Ed. Aérienne 1922 str. 164.

[12]) Cinquième Congrès à Prague op. cyt. str. 164—189.

[13]) Le droit privé aérien. Annales de Droit Commercial 1923 r. str. 141.

ZWOLNIENIE PRZEWOŻĄCEGO OD ODPOWIEDZIALNOŚCI.

1. OGÓLNE PRZYCZYNY ZWOLNIENIA.

Przy rozważaniu przyczyn zwolnienia przewożącego od ciążącej go odpowiedzialności względem pasażerów, musimy stale mieć na uwadze zasady rozróżnienia odpowiedzialności kontraktowej od odpowiedzialności deliktowej, wyłuszczone w części pierwszej naszej pracy, gdyż jak wskazywaliśmy odpowiedzialność przewożącego, aczkolwiek będzie zawsze natury kontraktowej, jednakże w niektórych wypadkach będzie również i deliktową.

Ponieważ odpowiedzialność deliktowa powstanie jedynie w tym wypadku, gdy wina przewożącego spowoduje pogwałcenie jego obowiązków legalnych, wystarczy więc by jeden z wymienionych czynników, t. j. wina lub pogwałcenie obowiązku legalnego nie zostały ustalone, a odpowiedzialność deliktowa nie będzie miała miejsca. Odwrotnie, ustalenie powyższych dwuch czynników z konieczności spowoduje odpowiedzialność deliktową przewożącego. Zważywszy, że prawidła dowodowe wymagają, by powód przeprowadził dowód zaistnienia czynów pozytywnych pozwanego, na którym są oparte jego roszczenia, poszkodowany winien będzie ustalić winę przewożącego, pogwałcającą obowiązki legalne. O ile sąd uzna przedłożone przez powoda dowody za słuszne, pozwany niczem nie będzie mógł zwolnić się od odpowiedzialności deliktowej.

Inaczej przedstawia się kwestja zwolnienia przewożącego od odpowiedzialności kontraktowej. Należy mieć na względzie, że powstaje ona bynajmniej nie dzięki winie dłużnika, lecz wskutek niewykonania umowy. Zasadniczo wszelkie niewykonanie umowy pociąga za sobą odpowiedzialność i jedynie przyczyna uboczna powodująca niewykonanie umowy może zwolnić od odpowiedzialności (art. 1147 K. N.).

Co należy rozumieć pod przyczyną uboczną wskazywaliśmy już w części pierwszej naszej pracy. Będzie to okoliczność dla przewożącego zewnętrzna, stojąca poza sferą jego czynności. Konkretyzując wskażemy, że naszem zdaniem będą to przyczyny dwuch rodzai, a mianowicie: siła wyższa lub wypadek losowy i własny czyn poszkodowanego.

Siła wyższa lub wypadek losowy.

Art. 1148 K. N., wyjaśniający treść podstawowego artykułu 1147 K. N. wskazuje, że dłużnik jest zwolniony od odpowiedzialności, gdy wskutek siły wyższej, lub wypadku losowego napotkał przeszkodę w wykonaniu zaciągniętego zobowiązania.

Przed określeniem dokładnem istoty pojęcia siły wyższej i wypadku losowego wskażemy, że stanowią one jedne i te same pojęcie, a nie dwa odmienne, jak to uważali niektórzy autorzy. Szukając kryterjum dla zróżniczkowania pojęć siły wyższej i wypadku losowego, wysnuwali oni cały szereg najróżnorodnejszych koncepcji atoli zawsze sztucznych i nie znajdujących usprawiedliwienia w naszem prawie.

Tak Planiol[1]) uważa, że wypadek losowy ma na celu oznaczenie, że przeszkoda w wykonaniu zobowiązania jest względem dłużnika pochodzenia zewnętrznego; siła wyższa oznacza nieprzezwyciężalny charakter przeszkody.

Josserand[2]) znajduje, że siła wyższa jest to abstrakcyjna siła szkodząca, urzeczywistnienie której nie zostało spowodowane nawet pośrednio przez jakąkolwiek czynność dłużnika, innemi słowy jest to damnum fatale, vis major Rzymian, fatalność, która odgrywa rolę w sprawach ludzkich. Ochronić się od niej można jedynie w drodze zaciągnięcia ubezpieczenia. Odwrotnie zaś wypadek losowy spowodowany jest bardziej lub mniej bezpośrednio przez inicjatywę ludzką, z którą znajduje się w pewnym stosunku; jest to właściwie skutek współpracy z jednej strony człowieka, a z drugiej sił przyrody, wypadku; jest to urzeczywistnienie stworzonego ryzyka, które będzie w zależności od wypadku ryzykiem przemysłowem, zawodowem lub administracyjnem; wreszcie jest to okup czynności ludzkiej. Wobec powyższego ciężar wypadku losowego winien być ponoszony przez twórcę ryzyka, w danym wypadku przez dłużnika.

Exner[3]) wywodzi, że siła wyższa odróżnia się od wypadku losowego po pierwsze swoim rodzajem, jako wypadek pochodzenia zewnętrznego, po drugie swoją mocą, przekraczającą moc okoliczności, które mogą być przewidziane w życiu normalnem.

Colin et Capitant[4]) uważają, że siła wyższa jest to niemożliwość absolutna wykonania, pochodząca z przeszkody nieprzezwyciężalnej, nieprzewidzianej i nieprzewidzialnej; wypadek losowy zaś jest to niemożliwość względna, która mogłaby być przezwyciężona przez dłużnika odporniejszego, niż przeciętny człowiek.

Zdaniem naszem żadna z powyższych teorji nie może mieć zastosowania w naszem prawie pozytywnem. We wszystkich przytoczonych przez nas konstrukcjach bez względu na ich podstawy, siła wyższa jest uważana jako wydarzenie przewyższające swoją mocą wypadek losowy, jest więc ona prawie że bezwzględnym powodem od zwolnienia od odpowiedzialności, zaś wypadek

---

[1]) Op. cyt. t. II. Nr. 231.

[2]) Op. cyt. Nr. 577.

[3]) La notion de la force majeure; théorie de la responsabilité dans le contrat de transport. francuskie tłomaczenie.

[4]) Op. cyt. t. II. str. 10.

losowy może nie wykluczyć odpowiedzialności dłużnika na skutek niewykonania zobowiązania. Gdy zwrócimy się do Kodeksu Napoleona, zauważymy, że posługuje on się najczęściej wyrazami „wypadek losowy“ dla wskazania okoliczności zwalniających dłużnika od wszelkiej odpowiedzialności[5]). Pozatem zaś zauważymy, że gdy ustawodawca wskazuje konkretne wypadki losowe, wspomina on pomiędzy nimi okoliczności spowodowane przez siły natury i całkowicie zewnętrzne w odniesieniu do dłużnika, a więc okoliczności, które cytowani przez nas autorzy uważają wogóle za siłę wyższą. Wskażemy jako przykład art. 1773 K. N., wyliczający w liczbie wypadków losowych gradobicie, piorun, przymrozek, opadnięcie winogron, spustoszenie wojenne, lub powódź. Wprawdzie pierwsze cztery z nich są nazwane wypadkami losowymi zwyczajnymi, ostatnie zaś nadzwyczajnymi, jednakowoż taka nomenklatura przemawia jedynie za tem, że ustawodawca nie rozróżnia pojęcia wypadku losowego i siły wyższej, w przeciwnym bowiem razie, zamiast wyrazów „wypadki losowe nadzwyczajne“ użyłby on wyrazów „siła wyższa“. Art. 1773 K. N. dawał ustawodawcy wyjątkową możliwość przeprowadzenia rozróżnienia między temi dwoma pojęciami, o ileby on uważał że takie różniczkowanie istnieje.

Dla dokładnego zrozumienia powyższego zwrócimy się do podstawowych w naszem prawie o zobowiązaniach artykułów 1147 i 1148 K. N. Art. 1147 K. N. ustala ogólną zasadę, że dłużnik zostanie zwolniony od odpowiedzialności za niewykonanie zobowiązania, w razie spowodowania tego przez przyczynę postronną, która nie może mu być poczytaną. W art. 1148 K. N., wspominając o przyczynie postronnej określa ją słowami „wypadek losowy“ lub „siła wyższa“, z czego wynika, że pojęcie to nie może być rozdzielone na dwa różne pojęcia, a stanowi jedno pojęcie dla którego użyto różnych wyrazów.

Powołując się na stare francuskie prawo, które było podstawą Kodeksu Napoleona, B o n n e c a s e[6]) wskazuje, iż niewątpliwem jest, że w starym francuskim prawie „wypadek losowy“ i „siła wyższa“ miały identyczne znaczenie. Niema zaś żadnych danych do przypuszczenia, by redaktorzy Kodeksu Napoleona chcieli w tej kwestji wprowadzić jakąkolwiek zmianę pojęć.

Powyższe względy doprowadzają nas do przekonania, że pojęcia „wypadek losowy“ i „siła wyższa“ stanowią pojęcia identyczne, a właściwie różne nazwy jednego i tego samego pojęcia używane przez ustawodawcę czasami łącznie, a czasami oddzielnie.

Pozostaje nam do określenia co właściwie oznacza powyż-

---

[5]) Patrz art. art. 1302, 1647, 1722, 1769, 1772, 1773, 1807, 1808, 1809, 1811, 1825, 1881, 1882 i 1883 K. N.

[6]) Op. cyt. t. III, Nr. 262 i nast.

sze pojęcie. Ustawodawca bezpośrednio nie daje nam nigdzie tego wyjaśnienia.

Planiol[7]) wskazuje, że zwolnienie dłużnika od odpowiedzialności w razie niewykonania zobowiązania jest uzależnione od zaistnienia okoliczności odpowiadającej następującym warunkom: 1) musi ona być przyczyną postronną, która nie może być dłużnikowi poczytaną, albowiem będzie on odpowiedzialnym o ile pierwotną przyczyną niemożności wykonania zobowiązania będzie czyn jego własny; 2) przeszkoda wynikająca z przyczyny postronnej musi być nieprzezwyciężalną, gdyż o ile dłużnik mógłby wykonać zobowiązanie nawet kosztem wielkich poświęceń z jego strony, wierzyciel posiada prawo żądania wykonania zobowiązania, bowiem wówczas będziemy mieli do czynienia z trudnością wywiązania się z przyjętego zobowiązania, nie zaś z niemożnością.

Colin et Capitant[8]) wskazują, że dla zwolnienia dłużnika od odpowiedzialności za niewykonanie zobowiązania, muszą zaistnieć trzy warunki: 1) niewykonanie zobowiązania musi być spowodowane przez przyczynę postronną, która dłużnikowi nie może być poczytaną; 2) okoliczność uniemożliwiająca wykonanie musi być nieprzewidzialną. Nie wystarczy by dłużnik nie przewidział jej nastąpienia, potrzebnem jest jeszcze, by okoliczność była tego rodzaju, że normalnie nie można było przewidywać jej nastąpienia; 3) pozatem okoliczność ta musi stanowić nieprzezwyciężalną przeszkodę do wykonania zobowiązania.

Z tych określeń siły wyższej lub wypadku losowego wyprowadzamy wniosek, że musi to być okoliczność dla dłużnika całkiem obca, stwarzająca objektywną niemożność jej przewidzenia i przezwyciężenia, a wskutek tego i wykonania zobowiązania, które nie mogło być wykonane nie tylko przez danego dłużnika, lecz również i przez wszystkich innych dłużników, znajdujących się w analogicznej sytuacji. O ile zaś niektórzy dłużnicy przezwyciężyli przeszkodę i dopełnili swego zobowiązania, będziemy wówczas mieli jedynie niemożliwość względną, subjektywną i powołanie się na siłę wyższą, lub wypadek losowy stanie się niemożliwem.

Czyn pasażera.

Pod pojęcie przyczyny postronnej, zwalniającej przewożącego w myśl art. 1147 K. N. od odpowiedzialności za niewykonanie umowy podpada również i czyn pasażera, jednakowoż tylko w pewnych określonych przypadkach. Mianowicie zwolnienie przewożącego będzie miało miejsce tylko wówczas, gdy jedyną przyczyną niewykonania umowy będzie czyn pasażera, nie poprzedzony ani nie spowodowany działalnością przewożącego.

---

[7]) Op. cyt. t. II, Nr. 231.

[8]) Op. cyt. t. II, str. 11 i 12.

Z powyższego wynika, że w razie o ile czyn przewożącego był jedną z przyczyn wypadku, będzie on ponosił odpowiedzialność w myśl artykułu 1147 K. N. Obojętnem wówczas będzie charakter czynu pasażera, nawet o ile by była wina i to wina umyślna z jego strony. Przewożący dla zwolnienia się od odpowiedzialności winien ustalić, że jego czyny nie tylko nie odgrywały żadnej roli przy pogwałceniu umowy, ale, że czyn pasażera sam przez się uniemożliwił wykonanie umowy, przyczem czyn ten nie stał w żadnym stosunku i nie był skutkiem czynów, lub winy przewożącego[9]).

Demogue[10]) dochodzi do takiego samego wniosku na podstawie rozumowań nieco odmiennych. Wówczas, gdy my wyciągamy wnioski z interpretacji naszego prawa o zobowiązaniach, Demogue daje szersze uzasadnienie swego poglądu, opierając go na zasadach użyteczności społecznej. Wskazuje on, że związek przyczynowy pomiędzy czynem inkryminowanym i spowodowaną szkodą powoduje powstanie odpowiedzialności sprawcy, a w dalszym ciągu konieczność naprawiania powstałej szkody. Ten związek przyczynowy powstaje tylko wówczas gdy zostaje ustalone, że w razie nie wykonania czynu inkryminowanego, skutek by prawdopodobnie nie nastąpił. Zazwyczaj pewien skutek nie jest spowodowany przez jakąś jedną przyczynę, lecz jest rezultatem szeregu przyczyn, przyczem wystarczy, by jedna z nich nie miała miejsca, by skutek ten nie nastąpił. Z powyższego da się wywnioskować, że ten kto stwarza jeden z warunków, powodujących nastąpienie pewnych skutków jest za nie całkowicie odpowiedzialnym. Teorja ta nazywa się teorją równoznaczności przyczyn. Określenie skutków winy pasażera powinno być, zdaniem Demogue'a dokonane w tej płaszczyźnie, z tem jednakowoż, że zapatrywać się na nie należy pod kątem widzenia społecznym, a mianowicie, mając na względzie interes społeczeństwa w popieraniu ostrożności, niejako przymuszając przewożącego do przyłożenia wszelkich starań dla nie dopuszczenia do pogwałcenia umowy i wyrządzenia strat pasażerom. Z czego wynika, że sprawca będzie odpowiedzialnym, co najmniej częściowo, o ile mógł przewidzieć w następstwie szkodę, stosownie do normalnego biegu rzeczy, a więc o ile wiadomym mu był czyn poszkodowanego, lub też mógł być wiadomym lub przewidzianym. O ile czyn poszkodowanego nie może mu być imputowanym (w razie doko-

[9]) Req. 23 marca 1909 r. Gaz. Trib. 1900. 1. 151. — Trib. civ. Lille 26 czerwca 1885 r. Lamé-Fleury Bull. ann. 1885 r. str. 206. — Trib. civ. Bordeaux 16 grudnia 1885 r. id. 1888. r. str. 50. — Trib. com. Seine 16 maja 1920 r. Gaz. Trib. 2 maja 1921.—Paris 26 listopada 1913 r. Gaz. Trib. 6 lutego 1914 r. —Cass. civ. 26 lutego 1923 r. Gaz. Pal. 1923. 2. 161. — Cass. crim. 22 października 1925 r. Gaz. Pal. 24 listopada 1925 r. ...„wina poszkodowanego nie zwalnia od odpowiedzialności sprawcę deliktu, chyba, że wina poszkodowanego była jedyną przyczyną spowodowanej szkody...".

[10]) Op. cyt. t. IV, Nr. 366 i nast.

nania go przez osobę nienormalną) jedynie czyn przewożącego będzie wzięty pod uwagę i prawo ofiary do odszkodowania nie będzie uszczuplone, a to z tego względu, że nie można jej zarzucić czynu społecznie niedozwolonego. Z drugiej zaś strony o ile szkoda zostanie spowodowana jedynie przez czyn poszkodowanego będzie on pozbawiony możności poszukiwania odszkodowania. Wniosek z powyższych rozumowań Demogue'a jest następujący: wspólna wina pasażera i przewożącego nie zwalnia tego ostatniego od odpowiedzialności, a tylko ją zmniejsza; zwolnienie to nastąpi tylko wówczas, o ile czyn pasażera był jedyną przyczyną wypadku.

Powyższe wywody Demogue'a całkowicie odpowiadają naszemu punktowi widzenia, opartemu na interpretacji prawa pozytywnego i na przytoczonych w niniejszym rozdziale orzeczeniach sądów francuskich.

2. KLAUZULA NIEODPOWIEDZIALNOŚCI.

Przewożący powietrzem zwykli uciekać się do specjalnego sposobu, który ich zdaniem powinien powodować całkowite zwolnienie od odpowiedzialności bez względu na to, jakie przyczyny ją spowodowały. Takim sposobem jest umieszczenie w umowie przewozowej warunku, na mocy którego pasażer zwalnia towarzystwo lotnicze od wszelkiej odpowiedzialności z jakiego — kolwiek by powodu ona powstała; tego rodzaju warunek nosi miano „klauzuli nieodpowiedzialności". Wprawdzie używano te klauzule jeszcze przed zaistnieniem komunikacji powietrznej, jednakowoż one były nader rzadkie i w przeważnej mierze stosowane do umów przewozowych. Były one zazwyczaj umieszczane w umowach przewozu morskiego i uznawane za ważne przez praktykę sądową i doktrynę, lecz dotyczyły jedynie zwolnienia od odpowiedzialności spowodowanej przez czyny lub winę kapitana i załogi okrętu. Wspominaliśmy o tem w części pierwszej pracy niniejszej.

Wypada się zastanowić nad znaczeniem klauzul nieodpowiedzialności i rozważyć, czy faktycznie mogą one spowodować te skutki, jakie im przypisują towarzystwa lotnicze, czy też jakie inne skutki, czy też wreszcie żadne.

Doktryna francuska w latach ostatnich zajęła się temi klauzulami, wypowiadając się naogół przeciwko nim, jednakże z temi, lub innemi zastrzeżeniami. Nie będziemy wspominali o znaczeniu klauzul nieodpowiedzialności przy przewozie towarów, gdyż wyszlibyśmy poza ramy naszej pracy, ograniczymy się jedynie do wypadków szkód bezpośrednio wyrządzonych pasażerom.

Bonnecase[1]) uważa, że klauzule nieodpowiedzialności są niedopuszczalne w myśl przepisów kodeksowych, gdyż jest anormalne, a więc sprzeczne z porządkiem publicznym by ewen-

[1]) Op. cyt. t. II, Nr. 538 i nast.

tualny dłużnik przygotowywał sobie na przyszłość możność niewykonania bez żadnego ryzyka swoich zobowiązań. Wobec tego, że odpowiedzialność kontraktowa jest tej samej istoty, co i odpowiedzialność deliktowa, nikt nie może przy sposobności kontraktu uchylić się od obowiązków z niego wypływających gdyż, w przeciwnym razie pogwałca on porządek publicznny.

Demogue[2]) uważa wprawdzie, że klauzule nieodpowiedzialności zwalniają nawet od odpowiedzialności deliktowej, jednakowoż ogranicza do pewnych nielicznych wypadków, a mianowicie, najsampierw wskazuje, że klauzula nieodpowiedzialności będzie bezskuteczną, w razie o ile odpowiedzialność została spowodowaną przez winę umyślną, lub ciężką, również nie będzie ona miała znaczenia w umowach adhezyjnych, chyba, że dłużnik daje wierzycielowi do wyboru dwie mowy, z których jedna zawierająca klauzulę nieodpowiedzialności dostarcza za to wierzycielowi pewnych dodatkowych korzyści. Wreszcie klauzula nieodpowiedzialności będzie ważną tylko o tyle, o ile osoba zwalniająca dłużnika od odpowiedzialności jest w stanie skutecznie zabezpieczyć się od ewentualnych strat, a więc jest zawodowcem w równej mierze jak i dłużnik. Stosując powyższe wywody do umowy przewozu powietrzem, dojdziemy do przekonania, że z punktu widzenia Demogue'a, klauzule nieodpowiedzialności w umowach przewozu pasażerów będą zawsze bezskuteczne, a to z tego względu, że towarzystwa przewozu powietrznego, posiadają monopol przewozu na pewnych określonych odcinkach, mają opracowane przez siebie i zatwierdzone przez Rząd taryfy, zawierające ceny i warunki przelotu, których pasażerowie kwestjonować nie mogą, lecz o ile chcą podróży dokonać muszą na nie całkowicie przystać. Wyboru pomiędzy dwoma taryfami, jedną tańszą, ulgową i zawierającą zwolnienie przewożącego od odpowiedzialności, a drugą normalną i nieograniczającą odpowiedzialności, — przewożący powietrzem pasażerom nie dają. Wreszcie pasażerowie nie są zawodowcami w dziedzinie przewozu powietrznego.

P. Esmein[3]) uważa, że klauzule nieodpowiedzialności nie mogą powodować pełnego skutku, t. j. zwolnienia sprawcy od odpowiedzialności, a to z przyczyn następujących: Zobowiązanie nie jest niczem innym, jak obietnicą uczynienia wszystkiego co jest w ludzkiej mocy w celu osiągnięcia pewnego wyniku. Aczkolwiek dłużnik jest zwolniony od odpowiedzialności, na skutek klauzuli nieodpowiedzialności, w razie niewykonania zobowiązania wskutek jego własnej winy, — zobowiązanie zostanie przez jego kontrahenta zaciągnięte i świadczenia dokonane, pomimo, że ten ostatni zostaje w ten sposób pozbawiony za to ekwiwalentu na który mógł liczyć, ponieważ umowa została zawarta pod tytułem

[2]) Op. cyt. t. V Nr. 1191, 1198 i 1199.

[3]) Les clauses de non responsabilitè. Rev. Trim. Dr. Civ. 1926 r. str. 313 i nast.

obciążliwym. Przyjmując zaś jako określenie przyczyny (causa) zobowiązań synalagmatycznych — wolę otrzymania wykonania przeciwświadczenia, obiecanego wzamian za dokonane świadczenie, przyjdziemy do przekonania, że w razie uznania pełnego skutku klauzuli nieodpowiedzialności, całe zobowiązanie okaże się pozbawionem przyczyny. Aczkolwiek zobowiązanie bez przyczyny jest bezskuteczne (art. 1131 K. N.), jednakże Esmein uważa, że w razie o ile w umowie jest zawarta klauzula nieodpowiedzialności należy w myśl art. 1156 i 1157 K. N. doszukać się intencji stron i nadać całej umowie znaczenie tego rodzaju, by ona mogła powodować pewne skutki. Kontrahenci chcieli z jednej strony stworzyć zobowiązanie, z drugiej zmienić położenie dłużnika przewidziane przez prawo w stosunku do odpowiedzialności, na jego korzyść. Pozostaje więc do ustalenia w jaki sposób, utrzymując w mocy całe zobowiązanie, dało by się to osiągnąć. Esmein mniema, że orzecznictwo osiąga ten cel przez przeniesienie ciężaru dowodowego z dłużnika na wierzyciela. Jednakże takie rozwiązanie kwestji uważa on za niesprawiedliwe. A to z tego względu, że zazwyczaj osobą najlepiej poinformowaną odnośnie do powodów i okoliczności pogwałcenia umowy jest właśnie dłużnik, czasami jest on nawet jedyną osobą, posiadającą tego rodzaju informacje. Wierzyciel zaś nic nie wie, nawet gdy jest obecnym podczas pogwałcenia umowy, jak np. podczas wypadku na skutek którego został poszkodowanym. Szczególniej ma to miejsce w tych wypadkach, kiedy klauzule nieodpowiedzialności najczęściej się trafiają, a więc przy przewozach morskich i powietrznych. Któż więc będzie mógł zażądać sprawozdania o wypadku od licznych urzędników, jeżeli szkoda powstała z racji funkcjonowania dużego i złożonego mechanizmu. Ofiara będzie mogła uzyskać informacje jedynie za pośrednictwem sądu, który nigdy nie będzie w stanie dowiedzieć się tego, co zarząd przedsiębiorstwa przewozowego wie z raportów podwładnych mu urzędników. W tym stanie rzeczy przerzucenie ciężaru dowodowego na powoda — poszkodowanego, t. j. na osobę, która najmniej jest w stanie go przeprowadzić, byłoby niesprawiedliwem. Opierając się na powyższych rozumowaniach, Esmein uważa za słuszne zmodyfikowanie rozwiązania, danego przez orzecznictwo w sposób następujący: klauzula nieodpowiedzialności nie będzie powodowała w skutku swoim konieczności dla poszkodowanego przeprowadzenia dowodu winy dłużnika, natomiast pozwoli dłużnikowi na przeprowadzenie dowodu, że nie popełnił on żadnej winy, że zachowywał się w sposob dbały i ostrożny, ze uczynił wszystko co od niego można było żądać. W ten sposób dzięki klauzuli nieodpowiedzialności osiągnie dłużnik tą korzyść, że zwolnienie jego od odpowiedzialności będzie ułatwione w porównaniu z przepisami prawa ogólnego (art. 1147 K. N.), które wymagają przeprowadzenia dowodu, że niewykonanie powstało z przyczyny postronnej.

Rozważając kwestję dopuszczalności klauzul nieodpowiedzialności, niektórzy autorzy wypowiadają odrębne zdania w zależności od tego jakiego rodzaju odpowiedzialności mają one dotyczyć. Tak Planiol[4]) wskazuje, że powodują one zwolnienie od odpowiedzialności kontraktowej, lecz bądą zawsze niedopuszczalne w stosunku do odpowiedzialności deliktowej.

Saleilles[5]) uważa, że zwalniają one od odpowiedzialności kontraktowej, o ile nie została ona spowodowana przez winę umyślną sprawcy, oraz gdy porządek publiczny nie wymaga, by dłużnik był specjalnie staranny i dbały np., gdy chodzi o wypadki z pasażerami. Za każdym razem, gdy z zawartej umowy wynika dla dłużnika konieczność dbania o bezpieczeństwo wierzyciela, klauzule nieodpowiedzialności będą niedopuszczalne. Będzie to miało miejsce również i w stosunku do odpowiedzialności deliktowej. Z wywodów Saleilles'a możemy w zastosowaniu do interesującej nas materji przewozu pasażerów, wyprowadzić następujący wniosek: w razie wypadku pogwałcającego życie lub zdrowie pasażerów klauzule nieodpowiedzialności zawarte w bilecie będą nieważne; w tych zaś wypadkach, gdy chodzi o pogwałcenie interesu mniejszej wagi, a więc spóźnienia i t. p. klauzule nieodpowiedzialności zwolnią przewożącego od odpowiedzialności całkowicie, chyba, że pogwałcenie umowy zostało spowodowane przez jego winę umyślną.

Wahl[6]) i Lyon-Caén et Renault[7]), mając na względzie jedynie odpowiedzialność kontraktową, uważają, że może ona być uchyloną na skutek klauzuli nieodpowiedzialności, o ile tylko nie została spowodowaną przez winę umyślną, lub ciężką przewożącego.

Wreszcie niektórzy autorzy, omawiając klauzulę nieodpowiedzialności w zastosowaniu jedynie do umów przewozowych, uważają ją za dopuszczalną, lub niedopuszczalną w zależności od tego, czy ma ona na celu zwolnienie od odpowiedzialności powstałej na skutek zwykłego niewykonania umowy t. j. spóźnienia i t. p., czy też w razie wypadku, powodującego uszkodzenie ciała pasażera.

A więc Josserand[8]) uważa, że o ile odpowiedzialność przewożącego za spóźnienie oprzeć, jak to ma miejsce w praktyce sądowej na zasadach kontraktowych, klauzula nieodpowiedzialności winna spowodować nie tylko przerzucenie ciężaru dowodowego z pozwanego na powoda, lecz całkowite zwolnienie przewożącego, chyba że szkoda została spowodowaną przez jego winę

[4]) Op. cyt. II t. Nr. 882, również Vasiliu op. cyt. str. 154, oraz Baudry-Lacantinerie op. cyt. t. XXI, Nr. 3623.

[5]) Etude sur la théorie générale de l'obligation str. 434.

[6]) Précis théorique et pratique de droit commercial Nr.Nr. 1290—1296.

[7]) Traité de droit commercial t. III, Nr.Nr. 626 bis—715.

[8]) Op. cyt. Nr.Nr. 854, 860, 861, 862, 915 — 917.

ciężką, lub umyślną. Natomiast w razie wypadku z pasażerami, o ile stanąć przy konstrukcji odpowiedzialności deliktowej, lub legalnej (autor uznaje jedynie tę ostatnią za słuszną) klauzule zwalniające od odpowiedzialności będą niedopuszczalne. O ile zaś upatrywać w tym wypadku odpowiedzialność kontraktową, klauzule nieodpowiedzialności winny być dopuszczone wbrew orzecznictwu sądów, uznających jedynie przerzucenie ciężaru dowodowego.

Roger[9]) znajduje, że w razie spóźnienia i t. p. klauzule nieodpowiedzialności winny całkowicie zwolnić przewożącego od wszelkiej odpowiedzialności, natomiast w razie wypadku z ludźmi będą one niedopuszczalne, gdyż porządek publiczny sprzeciwia się temu, byśmy mogli udzielać komukolwiek prawa zabijania, lub kaleczenia nas.

Meigné[10]) uznaje, że w kwestji spóźnienia i t. p. klauzule nieodpowiedzialności zasadniczo są dopnszczalne, gdyż w tym wypadku ma się do czynienia jedynie z odpowiedzialnością kontraktową, jednakże nie może być wzbronione pasażerowi przeprowadzenie dowodu winy deliktowej przewożącego i wówczas klauzula będzie nieważną. W razie wypadku z ludźmi, klauzule nieodpowiedzialności będą nieważne bez względu na to, czy będzie się miało do czynienia z odpowiedzialnością kontraktową, czy deliktową, gdyż życie i bezpieczeństwo ludzkie nie mogą być przedmiotem umów, pozatem zaś byłoby sprzeczne z porządkiem publicznym, by przewożący mógł bezkarnie popełniać nieostrożności, lub niedbalstwa, narażające życie pasażerów.

Wskażemy jeszcze, że artykuł 34 Międzynarodowego Kodeksu Powietrznego wyraźnie wzbrania klauzul nieodpowiedzialności w razie szkody bezpośrednio spowodowanej pasażerom. W trakcie obrad nad treścią powyższego artykułu na Kongresie w Pradze, przedstawiciele Francji i Włoch[11]) wskazali, że o ile klauzula nieodpowiedzialności jest dopuszczalna przy przewozie towarów, o tyle nie można jej tolerować przy przewozie pasażerów, a to z tego względu, że towar jest tylko rzeczą, za którą się płaci i na tym koniec, lecz o ile chodzi o ludzi, to obowiązkiem jest nie dopuścić ich do popełnienia nierozważności, polegających na podpisaniu umów, zwalniających przewożącego od odpowiedzialności. Należy opiekowac się życiem ludzkiem, a nie odmawiać mu opieki w drodze dopuszczenia klauzul nieodpowiedzialności za spowodowane wypadki.

Przechodząc do orzecznictwa francuskiego wskażemy że nie uznaje ono by klauzule nieodpowiedzialności mogły powodować pełny skutek, a więc całkowicie zwolnić przewożącego od odpowiedzialności; powodują one jedynie przerzucenie ciężaru dowo-

---

[9]) Op. cyt. t. I, Nr.Nr. 229 i 230.

[10]) Op. cyt. str. 83, 238 i 241.

[11]) Cinquième Congrès à Prague. op. cyt. str. 170.

dowego z pozwanego na powoda. Niektóre orzeczenia nawet całkowicie odmawiają skuteczności klauzulom nieodpowiedzialności, uważając je za nienapisane. Przeważna ilość wyroków sądów francuskich orzekających odnośnie do klauzul nieodpowiedzialności miała na względzie umowy przewozu, jednakowoż jedno z najbardziej ciekawych orzeczeń[12]) zostało spowodowane sprawą całkowicie odmienną. W wypadku tym chodziło o biuro informacyjne Schimmelpfenga, które uważało, że powinno być zwolnione od odpowiedzialności za udzielanie mylnych informacyj, a to powołując się na klauzulę nieodpowiedzialności, umieszczoną w jego statucie, a więc eo ipso znajdującą się w umowach zawieranych przez to przedsiębiorstwo. Francuski sąd kasacyjny, uznając klauzulę tego rodzaju za nieważną i oddalając roszczenia spółki, orzekł: „że stypulacja, mocą której abonent instytutu Schimmelpfenga zrzeka się wszelkich pretensyj w razie powstania dla niego strat spowodowanych przez błędy, lub innego rodzaju winę instytutu, — stanowi klauzulę niedozwoloną i sprzeczną z porządkiem publicznym". Jednakowoż, jak wskazywaliśmy, przeważna część orzeczeń uznaje, że klauzule nieodpowiedzialności mają ten skutek, iż powód nie może ograniczyć się jedynie do ustalenia związku przyczynowego pomiędzy czynem szkodzącym i poniesioną szkodą, lecz jest winien ponadto przeprowadzić dowód winy pozwanego[13]). Przytaczane przez nas orzeczenia nie dotyczą jednak wypadków pogwałcenia życia i zdrowia ludzkiego, w przeważnej mierze mają one na względzie odpowiedzialność za zniszczenie towarów, a o ile dotyczą szkód bezpośrednio spowodowanych pasażerom, to tylko na skutek spóźnienia lub przewiezienia w niewłaściwym kierunku.

Jedyne orzeczenia wspominające o klauzuli nieodpowiedzialności w związku z pogwałceniem zdrowia i życia pasażerów, dotyczą wypadków lotniczych. Objaśnia się to okolicznością, że przewożącym innego rodzaju nie mogło nawet przejść przez głowę, by tego rodzaju klauzule miały jakikolwiek skutek, wobec czego ich nigdy nie zamieszczali. Orzecznictwo francuskie we wszyst-

[12]) Cass. 27 listopada 1911 r. S. 1915. 1. 113.

[13]) Cass. 4 lutego 1874 r. D. P. 74. 1. 305.—Cass. 22 kwietnia 1874 r. S. 74. 1. 386. — Cass. 14 lipca 1874 r. D. P. 76. 1. 84. — Cass. 4 stycznia 1875 r. S. 75. 1. 16. — Cass. 9 marca 1886 r. D. P. 96. 1. 209. — Cass. 25 października 1887 r. D. P. 88. 1. 72. — Cass. 19 grudnia 1893 r. D. P. 94. 1. 274. — Cass. 19 marca 1894 r. D. P. 94. 1. 392. — Cass. 29 stycznia 1896 r. D. P. 96. 1. 216. — Cass. 14 kwietnia 1899 r. D. P. 99. 1. 487. — Cass. 1 grudnia 1902 r. S. 1903. 1. 147. — Cass. 6 stycznia 1904 r. S. 1905. 1. 101. — Cass. 7 kwietnia 1904. S. 1905. 1. 191. — Cass. 30 marca 1915 r. B. A. 1916. 2. 222. — Cass. 7 stycznia 1918 r. B. A. 1918. 2. 23. 26. — Cass. 18 lutego 1919 r. B. T. 1920. 59. — Caën 5 czerwca 1907 r. D. P. 1909. 2. 124. — Trib. comm. Rouen 27 lutego 1907 r. S. 1908. 2. 125. — Trib. comm. Gournay-en Bray 3 maja 1907 r. S. 1908. 2. 125. — Trib. comm. Pontoise 30 kwietnia 1907 r. Gaz. Pal. 1907. 2. 424.

kich wypadkach, gdy miało do czynienia z klauzulami nieodpowiedzialności w przewozie powietrznym, dotyczącemi wypadków z ludźmi, odmawiało im skuteczności zaznaczając: „że wszelka klauzula zwalniająca spółkę od odpowiedzialności jest nieważna, jako sprzeczna z porządkiem publicznym [14]).

Szereg autorów, komentując orzeczenia sądów francuskich wyprowadzał z nich ten wniosek, że przerzucenie ciężaru dowodowego z pozwanego na powoda na skutek klauzuli nieodpowiedzialności oznacza, iż sądy uważają, że klauzula nieodpowiedzialności zwalnia od odpowiedzialności kontraktowej, zastępując ją odpowiedzalnością deliktową, która uchyloną być nie może. Taka interpretacja wskazanych przez nas wyroków sądów francuskich wydaje się nam wątpliwą. W żadnym z tych wyroków nie jest wspomniane, by odszkodowanie zostało zasądzone na podstawie tej albo innej odpowiedzialności; wszędzie jest mowa o odpowiedzialności jako takiej, nie specyfikując jej rodzaju, co w zestawieniu z przyjętą przez orzecznictwo francuskie zasadą, że odpowiedzialność przewożącego jest natury kontraktowej, nie daje nam możności do przypuszczenia, by odszkodowanie było zasądzone na podstawie odpowiedzialności deliktowej. Cytowane w poprzednich rozdziałach orzeczenia sądów, uznające powstanie w wypadkach przewozowych odpowiedzialności obydwu rodzai nie dotyczyły bynajmniej klauzul nieodpowiedzialności, pozatem zaś były późniejsze od cytowanych obecnie. Z drugiej zaś znów strony, uznając w ślad z komentatorami, że sądy francuskie uważają, iż klauzule nieodpowiedzialności uchylając odpowiedzialność kontraktową zastępują ją odpowiedzialnością deliktową, należałoby się spodziewać, że sądy przy zasądzeniu w tych wypadkach odszkodowania będą się kierowały zasadami właściwemi odpowiedzialności tego ostatniego rodzaju, a więc zasądzą szkodę powstałą nie tylko bezpośrednio wskutek winy pozwanego, ale i wszelką szkodę, byleby łączył ją związek przyczynowy z winą sprawcy i t. p. Tym nie mniej tak nie jest, aczkolwiek sądy przerzucają ciężar dowodowy na powoda, kierują się one jednakowoż zasadami właściwemi odpowiedzialności kontraktowej[15]). Błąd komentatorów polega na tem, że upatrują oni w sposobie przeprowadzenia postępowania dowodowego zasadniczą cechą różniczkowania obydwóch rodzai odpowiedzialności, uważając, że tylko w wypadkach odpowiedzialności kontraktowej powod jest zwolniony od przeprowadzenia dowodu winy pozwanego i tylko w wypadku odpowiedzialności deliktowej obowiązuje go przeprowadzenie tego dowodu. Wychodząc z tego założenia logicznie wyprowadzają

[14]) Cyt. orzeczenia Rev. jur. int. loc. aér. 1923 r. str. 75 i 1925 r. str. 116; Gaz. Pal. 1924. 1. 686.

[15]) Odnośnie do rozróżnienia zasad odpowiedzialności deliktowej i kontraktowej vide część pierwsza pracy niniejszej: cechy szczególne obydwuch rodzajów odpowiedzialności.

oni wniosek, że przerzucenie ciężaru dowodowego z jednej strony na drugą powoduje samo przez się zmianę charakteru odpowiedzialności. Jednakże już parokrotnie wskazaliśmy, że tak nie jest i że sposób przeprowadzenia postępowania dowodowego przez tę albo inną stronę nie stanowi cechy właściwej jednemu, albo drugiemu rodzajowi odpowiedzialności, gdyż np. przy odpowiedzialności kontraktowej ciężar dowodowy może obciążać zarówno powoda, jak i pozwanego. O ile chcieć koniecznie wyjaśnić przyczyny, które powodowały sądami francuskiemi przy przerzuceniu ciężaru dowodowego, w razie istnienia klauzuli nieodpowiedzialności, z pozwanego na powoda, można byłoby z większą słusznością zauważyć, że sądy francuskie uważały, iż klauzula zwalnia od odpowiedzialności za pogwałcenie kontraktu na skutek jedynie zwykłego czynu przewożącego, pozostawiajac w mocy odpowiedzialność kontraktową, powstałą na skutek jego winy. Taka interpretacja dałaby się całkowicie pogodzić z uzasadnieniem wyroków francuskich, jednakże nie kładziemy na nią nacisku, gdyż ani ogólny duch prawa, ani też treść poszczególnych artykułów nie dają żadnej podstawy do wyprowadzenia wniosku, iż klauzule nieodpowiedzialności zwalniają dłużnika od odpowiedzialności kontraktowej jedynie w tych wypadkach, gdy umowa zostata pogwałcona tylko przez jego czyn. Wobec powyższego należało by raczej przyjść do przekonania, że trudno jest odnaleźć jakąkolwiek zasadniczą ideę, która kierowała sądami francuskiemi, powodując je do przerzucenia ciężaru dowodowego z pozwanego na powoda na skutek klauzuli nieodpowiedzialności. Odnosi się wrażenie, że w latach ostatnich sądy francuskie doszły też do tego przekonania i przestały stosować wymienioną wyżej metodę: wynika to z wyżej cytowanych orzeczeń w sprawach lotniczych, w których sądy francuskie, uznając klauzule nieodpowiedzialności za niedopuszczalne nie wspominały bynajmuiej o tem by powodowały one jakąkolwiek zmianę w postępowaniu dowodowem.

Opierając się na wyłuszczonych przez nas zasadach, kierujących odpowiedzialnością obydwu rodzajów, przychodzimy do następujących wniosków:

W wypadkach, gdy może być mowa jedynie o pogwałceniu obowiązku dobrowolnie przyjętego, a więc spóźnienia, odwiezienia do innej miejscowości niż należało i t. p. klauzule nieodpowiedzialności są zasadniczo dopuszczalne, powodujac zupełny skutek, a więc zwalniając przewożącego całkowicie od odpowiedzialności, a nie tylko przerzucając ciężar dowodowy na powoda. Objaśnia się to tem, że przewożącego jak wskazaliśmy w rozdziałach poprzednich ciąży obowiązek przewozu pasażera w pewnym określonym czasie i do wskazanej miejscowości, jedynie na skutek umowy dobrowolnie przez niego zawartej, bynajmniej zaś nie z samego prawa. Gdy zaś obowiązek może być z własnej woli przyjęty, lub odrzucony, może w równej mierze zostać określoną jego rozciągłość, wystarczy, by kontrahent się na to zgodził,

a powyższa umowa stanie się obowiązującą dla obydwu stron i ona jedynie będzie regulowała ich stosunek. O ile w takiej umowie strony określą, że dłużnik będzie zwolniony od odpowiedzialności w razie pogwałcenia obowiązków jedynie z umowy wypływających, wierzyciel zostanie pozbawiony możności poszukiwać odszkodowania. Kilka, z resztą odosobnionych, wyroków sądów francuskich stanęło na tym punkcie widzenia, uznając pełny skutek klauzuli nieodpowiedzialności w razie spóźnienia[16]). Niesłusznie naszem zdaniem wskazuje Meigné, że pasażerowi w wypadkach spóźnienia powinno być pozwolone przeprowadzenie dowodu winy deliktowej przewożącego. Pomijając już, że jak wskazaliśmy na samym początku naszej pracy niema winy, ani deliktowej, ani kontraktowej, a jest tylko jedna wina, — wina jako taka, lecz nawet zastępując wskazane przez Meigné'a pojęcie winy deliktowej przez odpowiedzialność deliktową uważamy, że nie może być o niej mowy w razie spóźnienia, lub odwiezienia pasażera w niewłaściwym kierunku, gdyż powstanie wówczas jedynie pogwałcenie obowiązków dobrowolnie przez przewożącego przyjętych. Wskutek tego o ile pasażer zgodził się uprzednio na zwolnienie przewożącego od odpowiedzialności, powództwo jego o szkody i straty winno być oddalone a limine; nie można zaś mu pozwolić na przeprowadzenie dowodu odpowiedzialności deliktowej, która w żadnym razie zaistnieć w tym wypadku nie może. Wyłuszczona przez nas zasada ma zastosowanie bez względu na to, czy spóźnienie i t. p. zostało spowodowane przez zwykły czyn, czy też winę przewożącego. Wszakże wyjątek będzie stanowił przypadek, gdy umowa została pogwałcona wskutek winy umyślnej przewożącego, albowiem zwolnienie przewożącego od odpowiedzialności równałoby się wówczas zawarciu umowy na warunku zawisłym jedynie od woli tego, kto się zobowiązał, a więc byłoby nie ważne w myśl art. 1174 K. N. W rzeczy samej o ile pozwolić dłużnikowi bezkarnie na umyślne niewykonanie umowy przewozu, byłoby to niczem innem, jak zawarciem kontraktu, wykonanie którego zależałoby jedynie od dobrej woli przewożącego. Aczkolwiek przyrównują zazwyczaj winę ciężką do winy umyślnej, w danym wypadku nie może to mieć miejsca, gdyż istotą niedopuszczalności klauzul nieodpowiedzialności w razie winy umyślnej, jest jedynie świadomie zła wola przewożącego, która w wypadku winy ciężkiej nie istnieje[17]).

Wydawałoby się z powyższych naszych rozumowań, że w razie wypadku z ludźmi, klauzula nieodpowiedzialności winna mieć jako skutek całkowite zwolnienie przewożącego od odpowiedzial-

[16]) Bordeaux 29 grudnia 1913 r. B. A. 1916. 2. 192. — Trib. Comm. Fécamp 28 listopada 1906 r. D. P. 1908. 2. 125. — Trib. Comm. Nantes 1 maja 1907 r. Rec. Nantes 1907. 382.

[17]) Josserand op. cyt. Nr. 624; contra Demogue op. cyt. t. V, Nr. 1175; Esmein. Les clauses de non responsabilite. Rev. Trim. Dr. Civ. 1926 r. str. 322

ności kontraktowej, pozostawiając w mocy odpowiedzialność deliktową, gdyby ona w danym wypadku powstała, t. j. o ile pogwałcenie obowiązku legalnego nastąpiło na skutek winy przewożącego, a nie tylko jego zwykłego czynu. Jednakże przy rozważeniu tego zagadnienia powstaje wątpliwość. Mianowicie ogólną zasadą jest, że umawiać się można jedynie w kwestjach majątkowych. Czyż wolno zawierać umowy, mające na celu pozwolenie bezkarnego zabijania, lub kaleczenia nas i to bez względu na to, czy śmierć, lub kalectwo nastąpią na skutek winy, czy też zwykłego czynu kontrahenta? Wydawałoby się, że umowy takie są wzbronione przez moralność i ze względów społecznych, wysoce szkodliwe. Odpowiadałoby to nie tylko ogólnym zasadom prawa i moralności, lecz nawet i treści artykułu 1128 K. N., wskazującego, że te tylko rzeczy mogą być przedmiotem umów, kóre znajdują się w obiegu, a oczywiście, ani życie, ani zdrowie ludzkie w obiegu się nie znajdują. Dlatego też nie będzie pozbawionym podstaw prawnych wniosek, że klauzule nieodpowiedzalności nie mogą mieć znaczenia o tyle, o ile dotyczą zwolnienia od odpowiedzialności za wypadki z pasażerami. Należałoby uważać je wówczas za nienapisane i odpowiedzialność kontraktowa i ewentualnie deliktowa przewożącego istniała by tak, jak gdyby te klauzule w umowie zawarte nie były. Wskutek tego pozwany miał by, jak wskazaliśmy w rozdziałach poprzednich wybór pomiędzy skargami opartemi bądź na odpowiedzialności deliktowej, bądź na odpowiedzialności kontraktowej.

SKUTKI ODPOWIEDZIALNOŚCI: NAPRAWIENIE SZKODY.

Jako skutek odpowiedzialności przewożącego względem pasażerów wyłania się konieczność naprawienia wyrządzonej szkody. Zmuszają do tego sprawcę zarówno odpowiedzialność kontraktowa jak i deliktowa. Pewne rozróżnienia dotyczące rozciągłości i formy odszkodowania uwidocznione zostały przez nas w pierwszej części pracy niniejszej i do nich wracać nie będziemy. Obecnie wskażemy jedynie ogólne zasady, mające zastosowanie do odszkodowania, a więc: za jakiego rodzaju szkodę się należy, jak się określa jego wysokość, wreszcie kto jest upoważniony do jego żądania. Aczkolwiek w pracy niniejszej mamy na względzie jedynie odpowiedzialność za krzywdy spowodowane osobiście pasażerom, a nie ich bagażom i towarom, będziemy jednak zmuszeni wyjść poza ramy naszej pracy i rozpatrywać kwestje związane z odszkodowaniem za zgubione, lub za zniszczone towary. Przemawia za tem wzgląd na szczegółowsze

opracowanie w doktrynie i praktyce kwestji odpowiedzialności przy przewozie towarów, niż odpowiedzialności za szkody spowodowane bezpośrednio ludziom. Korzystając przeto i z materjałów dotyczących kwestji odszkodowania za zgubione i zniszczone towary będziemy w stanie ustalić szereg zasad, dotyczących odszkodowania za szkody spowodowane bezpośrednio pasażerom.

1. RODZAJ SZKÓD ZA KTÓRE SIĘ NALEŻY WYNAGRODZENIE.

Artykuł 1149 K. N., mający zastosowanie do odpowiedzialności kontraktowej wskazuje, że wynagrodzenie szkód i strat należne wierzycielowi, obejmuje w ogólności stratę jaką poniósł i zyski, jakich był pozbawiony.

Artykuł 1382 K. N. w zastosowaniu do odpowiedzialności deliktowej w ogólnych wyrazach nakazuje naprawienie wyrządzonej szkody.

Z powyższego wyprowadzamy wniosek, że prawo nasze, wstępując w ślady prawa rzymskiego wymaga zasadniczo naprawienia całkowitej krzywdy spowodowanej bliźniemu.

Szkoda w szerokiem rozumieniu tego słowa obejmuje dwa pojęcia: 1) poniesionej już szkody (damnum emergens) i 2) straconych korzyści (lucrum cessans). A więc np., gdy artysta, który na skutek umowy miał wziąść udział w przedstawieniu nie stawi się, uniemożliwiając w ten sposób przedstawienie, będzie obowiązany do naprawienia szkody w formie zapłacenia odszkodowania za: 1) wyrządzoną przedsiębiorcy teatralnemu szkodę, a więc za wyłożone koszta wynajęcia sali, oświetlenia, zapłaty artystom, maszynistom i t. d., 2) za utracone przez przedsiębiorcę korzyści t. j. czysty zarobek, któren on osiągnął by z danego przedstawienia.

Dla otrzymania odszkodowania konieczne jest, by czyn za który sprawca ponosi odpowiedzialność rzeczywiście powodował szkodę rozumianą w szerokim tego słowa znaczeniu. A więc o ile czyn zawiniony szkody nie przyniósł, sprawca nie będzie do niczego zobowiązany [1]).

---

[1]) Orzecznictwo francuskie uznaje, że odpowiedzialność notarjusza za niesprawdzenie przy sporządzeniu aktu okoliczności i warunków niezbędnych dla jego ważności, powoduje konieczuość zapłacenia odszkodowania klijentowi, wówczas tylko, gdy z tego zaniedbania bezpośrednio powstała dla klijenta określona szkoda: Civ. 6 lipca 1922. r. D. P. 1925. 1. 208. — Colmar 15 czerwca 1857 r. D. P. 58. 2. 174. — Req. 27 marca 1901 r. D. P. 1901. 1. 293. — Civ. 26 listopada 1890 r. D. P. 91. 1. 18. Również sądy francuskie uznają, że osoba, której było polecone wniesienie skargi apelacyjnej, lub kasacyjnej i która ten obowiązek zaniedbała, wnosząc naprzykład skargę po terminie, będzie zobowiązana do odszkodowania jedynie w tym wypadku, o ile skarga apelacyjna, lub kasacyjna była uzasadnioną i miała prawdopodobieństwo spowodowania uchylenia zaskarżonego wyroku. Kwestję tego prawdopodobień-

Szkoda, mająca być naprawioną musi być pewną, szkoda ewentualna nie może być podstawą skazania na zapłacenie odszkodowania[2]). W związku z powyższem powstaje subtelne zagadnienie, co będzie o ile szkoda w chwili wniesienia powództwa jeszcze się nie zrealizowała. Czy sąd winien wówczas takie powództwo oddalić? Wydawałoby się nam, że w tym wypadku należy rozróżniać, czy jest dostateczna pewność zaistnienia szkody w przyszłości, czy też nie. O ile sędziowie merytoryczni uznają, że szkoda napewno zaistnieje, nie będą mogli oni powództwa odrzucić pod pozorem, że wysokość jej jest dla nich problematyczną. Wówczas sędziowie będą musieli na zasadzie posiadanych w sprawie danych określić sumę, która ich zdaniem będzie najbardziej odpowiadała przewidywanej wysokości szkody i sumę tę zasądzić[3]). Potwierdzenie tego punktu widzenia znajdujemy w tym, że korzyść której poszkodowany jest pozbawiony w bardzo wielu wypadkach przedstawia okoliczność przyszłą w tym sensie, że w razie o ile nie byłaby wyrządzona szkoda, to jednakże korzyść mogłaby się zrealizować tylko w czasie późniejszym, niż czas wniesienia skargi. Pozatem zaś, o ile szkoda materjalna w ścisłem tego słowa znaczeniu może być zazwyczaj dokładnie przetłomaczona na pieniądze, o tyle korzyści, których poszkodowany został pozbawiony w przeważnej ilości wypadków dokładnie ustalić się nie dają. Powracając do przytoczonego przez nas przykładu, zauważymy, że z łatwością można ustalić szkody przedsiębiorcy teatralnego, wystarczy mu bowiem przedłożyć dowody wypłat, które uskutecznił, czy to artystom, czy też za wydzierżawienie sali, — inaczej będzie z określeniem utraconych korzyści, polegają one bowiem na różnicy pomiędzy sumą, którą otrzymał by on za sprzedane bilety i kosztami przedstawienia. Ponieważ przedstawienie się nie odbyło i sprzedaż biletów została przerwana, gdy przedsiębiorca się dowiedział o niestawieniu się artysty, a więc we wszystkich wypadkach, wyjąwszy ten, gdy teatr był całkowicie wyprzedany w chwili ogłoszenia, że przedstawienie się nie odbędzie, — nie można dokła-

---

stwa rozpatruje sąd, przed którym zostało wytoczone powództwo o odszkodowanie: Req. 17 lipca 1889 r. S. 91. 1. 399. — Riom 7 maja 1913 r. D. P. 1914. 2. 63. — Besançon 7 czerwca 1899 r. D. P. 1900. 2. 178. — Req. 30 czerwca 1902 r. D. P. 1903. 1. 569. — Grenoble 25 czerwca 1875 r. D. P. 80. 2. 225. — Chambéry 1 maja 1868 r. D. P. 68. 2. 111. — Limoges 10 lutego 1888 r. D. P. 89. 2. 261. — Bordeaux 18 czerwca 1886 r. D. P. 88. 2. 189. — Bourges 15 kwietnia 1889 r. D. P. 91. 2. 43. — Nancy 27 grudnia 1854 r. D. P. 55. 2. 203. — Montpellier 13 stycznia 1854 r. D. P. 55. 2. 211. — Angers 25 stycznia 1862 r. D. P. 62. 2. 37.

[2]) Cass. 1 maja 1925 r. D. P. 1925. 1. 209.

[3]) Demogue op. cyt. t. IV, Nr. 391—393. — Orléans 22 lipca 1892 r. D. P. 1894. 2. 452. — Paris 5 lutego 1892 r. D. P. 1893. 2. 497. — Req. 9 lipca 1890 r. D. P. 1891. 1. 381. — Req. 9 czerwca 1867 r. D. P. 1871. 1. 117. — Orléaus 25 lutego 1885 r. D. P. 1886. 2. 227. — Alger 23 maja 1892 r. D. P. 1894. 2. 47.

pnie ustalić jaka suma zostałaby osiągnięta ze sprzedaży biletów, ponieważ nie wiadomo jaka ich ilość byłaby sprzedana. Wobec tego przedsiębiorca teatralny jest pozbawiony możności przedłożenia dowodu niezbicie stwierdzającego wysokość korzyści, których on został pozbawiony. Czyż może to służyć przyczyną oddalenia jego powództwa? Oczywiście że nie, sędzia merytoryczny winien, opierając się na swoim przekonaniu sam określić wysokość korzyści, których jego zdaniem przedsiębiorca teatralny został pozbawiony. W ten sposób widzimy, że korzyści, których poszkodowany został pozbawiony przedstawiają się w szeregu wypadków jako szkoda przyszła wysokości nieokreślonej. Mimo to podlegają one zasądzeniu w wysokości przez sędziego ustalonej.

Atoli odszkodowanie za szkodę w szerokim tego słowa znaczeniu, może być zasądzone tylko o ile jest pewność zaistnienia jej w przyszłości. W samej rzeczy o ile tej pewności brak, to przecież można przypuszczać, że szkoda wogóle się nie zrealizuje, wobec czego niema przyczyny do żądania jej naprawienia[4]).

Poważne wątpliwości powoduje zagadnienie, czy odszkodowaniu podlegają tylko szkody materjalne, czy też i szkody moralne.

Najsampierw zauważyć należy, że rozróżnienie tych pojęć przeprowadzano zazwyczaj w sposób bardzo nieścisły, ograniczając pojęcie strat materjalnych tylko do tych szkód, które powodują straty pieniężne i uważając pozostałe szkody za szkody moralne. Taki podział pomiędzy wskazanemi przez nas pojęciami wydaje się nam niesłusznym, gdyż nie można podzielić wszystkie szkody na dwa rodzaje, a to z tego względu że niema pomiędzy niemi jaskrawo wytkniętej granicy, lecz naodwrót jest szereg stopni, które od strat natury pieniężnej prowadzą do szkód czysto moralnych.

A więc w pierwszym rzędzie możliwe są pogwałcenia prawa majątkowego tego rodzaju, że aczkolwiek powodują one szkodę, jednakowoż szkoda ta nie będzie stratą pieniężną. Naprzykład: na nieruchomości zostały bezprawnie rozlepione plakaty, szpecąc w ten sposób nieruchomość i przyczyniając wskutek tego przykrość jej właścicielowi[5]); bezprawnie zostały naklejone nowe plakaty na stare, które były rozlepione przez osobę posiadającą prawo do ich rozlepiania[6]); posiadaczowi prawa do polowania osoba postronna bezprawnie przeszkadza w urzeczywist-

---

[4]) Demogue op. cyt. t. IV. Nr. 388. — King's Bench Quebec 17 czerwca 1924 roku; Civ. Cass. 24 stycznia 1911 r. Rev. Trim. Dr. Civ. 1925 r. str. 437.

[5]) Paris 14 lutego 1884 r. Loi 17 marca 1884 r. sąd zasądził sumę pieniężną odpowiadającą kosztom zdjęcia plakatów.

[6]) Req. 19 marca 1900 r S. 1904. 1. 511.

nieniu go [7]) i t. p. We wszystkich przytoczonych wypadkach zostało pogwałcone prawo majątkowe, a to bądź prawo własności nieruchomości, bądź prawo do rozlepiania plakatów, bądź wreszcie prawo do polowania na cudzym gruncie, przyczem pogwałcenia te strat pieniężnych dla poszkodowanego nie spowodowały, sprawiły jedynie przykrość, albo też uniemożliwiły otrzymanie przyjemności. Szkód tego rodzaju nie można nazwać szkodami moralnemi, albowiem zostało pogwałcone nie jakiekolwiek uczucie, lecz prawo majątkowe. Jednakże nie będą one szkodami materjalnemi, albowiem rezultatem pogwałcenia prawa majątkowego w danym wypadku było nie zmniejszenie majątku poszkodowanego, lecz przykrości natury moralnej. Wobec tego uważamy, że tego rodzaju szkody będą stanowiły rodzaj przejściowy pomiędzy szkodami materjalnemi i moralnemi.

Dalej możliwe są szkody natury fizycznej, spowodowane samej osobie fizycznej poszkodowanego, nie powodując jednakże pogwałcenia prawa majątkowego ofiary. Naprzykład: zarażenie chorobą zakaźną, spowodowaną przez winę sprawcy [8]); ból spowodowany raną [9]); oszpecenie poszkodowanego na skutek wypadku [10]) i t. p.

Następnie powodują odszkodowanie, przynajmniej w praktyce sądów francuskich, szkody, które są już właściwie szkodami czysto moralnemi, gdyż nie są one wynikami pogwałcenia, ani prawa majątkowego, ani osoby fizycznej poszkodowanego. Przytoczymy szereg wypadków: znieważenie listowne adresata, lub osoby trzeciej [11]); bezpodstawne skierowanie podejrzenia o popełnienie przez kogokolwiek występku nawet o ile niesłuszność takiego oskarżenia nie była świadoma, lecz zostało ono spowodowane jedynie przez lekkomyślność [12]); ujawnienie faktu, co do którego poszkodowany miał podstawę do żądania, żeby on został tajnym, a więc choroby i t. p. [13]); zerwanie bez powodu obietnicy małżeńskiej [14]); podważenie uznania, którym cieszy się

[7]) Trib. Rambouillet 21 października 1908 r. D. P. 1909. 2. 7.

[8]) Req. 31 października 1906 r. S. 1907. 1. 343. — Rouen 25 listopada 1905 r. D. P. 1906. 2. 55. — Paris 12 stycznia 1904 r. D. P. 1904. 2. 157. — Trib. Seine 27 stycznia 1903 r. D. P. 1903. 5. 655.

[9]) Cons. d'Etat 11 maja 1854 r. D. P. 54. 3. 59. — Bourges 13 lutego 1908 r. Loi 4 maja 1908 r. — Trib. Perigueux 2 listopada 1903 r. Droit 8 grudnia 1903 r.

[10]) Cyw. Kas. Dep. Sen. 18 marca 1909 r. Nr. 46/1909. Brener t. IV, str. 1811. — S. N. Izba 1-sza 6 lutego 1919 r. Z. O. S. N. 10.

[11]) Bourges 30 października 1899 r. S. 1900. 2. 38. — Trib. Seine 25 stycznia 1895 r. S. 95. 4. 16.

[12]) Trib. Seine 6 marca 1901 r. Gaz. Trib. 1901 r. 1-szy kwartał 2. 334.— Trib. Quimper 29 kwietnia 1884 r. Gaz. Pal. 1884 r. 2 dod. 195. — Paris 28 stycznia 1926 r. D. H. 1926. 258.

[13]) Chambéry 25 czerwca 1907 r. D. P. 1907. 2. 379.

[14]) Nîmes 2 stycznia 1855 r. D. P. 55. 2. 161. — Caén 24 kwietnia 1850 r. D. P. 55. 2. 177.

poszkodowany u swoich bliźnich[15]); przedstawienie w świetle ujemnym w powieści osób wziętych z życia rzeczywistego[16]); pogwałcenie uczucia nabożności, a mianowicie poszanowania względem zmarłych, krewnych poszkodowanego[17]).

Wreszcie, idąc jeszcze dalej należy uznać, iż można żądać odszkodowania za szkody natury idealnej, spowodowane pogwałceniem uczucia uprawnionego przywiązania do osoby zmarłej na skutek wypadku spowodowanego przez winę sprawcy[18]).

Francuskie sądy, trzymając się konsekwentnie zasady, że szkoda wszelkiej natury, byleby tylko była rzeczywistą pociąga za sobą konieczność jej naprawienia, przyznają prawo małżonka do żądania od współmałżonka odszkodowania w razie popełnienia przez tego ostatniego cudzołóstwa, lub pogwałcenia jakiegokolwiek obowiązku małżeńskiego[19]).

W doktrynie początkowo powstały kwestje, co do dopuszczalności zasądzania odszkodowań za szkody czysto moralne, czyli szkody tego rodzaju, które nie powodują, ani strat materjalnych, ani pogwałceń cielesnych poszkodowanego t. j. za szkody powodujące ujmę honorowi, uznaniu, uprawnionemu przywiązaniu i t. p. poszkodowanego, a więc innemi słowy szkody pozbawione znaczenia „ekonomicznego".

Niektórzy, jak np. Savigny[20]) uważali, że szkody moralne nie powinny nigdy być uwzględniane, inni znowu[21]) uznawali szkody o tyle tylko, o ile one powodowały szkody natury ekonomicznej, jeszcze inni[22]) rozróżniali z jednej strony szkody moralne, powodujące pogwałcenie "majątku moralnego", składającego się z honoru, poważania, reputacji i t. p. od szkód polegających

---

15) Cass. 7 czerwca 1893 r. S. 95. 1. 413. — Cass. 22 grudnia 1897 r. D. P. 99. 1. 85. — Aix 16 lipca 1894 r. S. 95. 2. 287. — Trib. comm. Seine 22 lutego 1900 r. Gaz. Trib. 12 czerwca 1900 r. — Cour Justice Genève 1 kwietnia 1905 r. S. 1907. 4. 7. — Paris 2 grudnia 1897 r. S. 98. 2. 268.

16) Req. 23 kwietnia 1903 r. S. 1904. 1. 173.

17) Poitiers 11 sierpnia 1873 r. D. P. 74. 2. 206.

18) Paris 8 lutego 1896 r. D. P. 96. 2. 457. — Dijon 12 maja 1897 r. S. 97. 2. 243. — Aix 6 maja 1872 r. D. P. 73. 2. 57. — Alger 22 czerwca 1900 r. S. 1902. 2. 128. — Trib. civ. Seine 13 kwietnia 1893 r. Gaz. Pal. 93. 2. 272. — Trib. civ. Meaux 29 stycznia 1920 r. Gaz. Pal. 1920. 1. 202.—Alger 23 maja 1892 r. S. 94. 2. 62. — Civ. Cass. 13 lutego 1923 r. D. P. 1923. 1. 52. — S. N. Izba Cyw. 14 grudnia 1917 r. Nr. 6/1917. Z. O. S. N. 1.

19) Trib. civ. Bordeaux 3 stycznia 1912 r. Gaz. Pal. 1912. 1. 406. — Orléans 31 marca 1911 r. Gaz. Pal. 1911. 2. 55. — Trib. civ. Bordeaux 5 listopada 1906 r. Gaz. Pal. 1907. 1. 130. — Trib. civ. Dijon 23 grudnia 1908 r. Gaz. Trib. 1909 r. I-szy kwartał 2. 323. — Caén 28 lutego 1908 r. D. P. 1908. 2. 297. — Montpellier 29 listopada 1897 r. S. 1901. 2. 137. — Dijon 27 lutego 1907 r. S. 1907. 2. 64.

20) Traité de droit romain t. 1 str. 330 i nast.

21) Meynial Rev. crit. 1884 r. str. 438 i nast. — Dalloz Suppl. V-o Responsabilité 278 i nast.

22) Stammler. Das Recht der Schuldverhältnisse str. 127 in.

na pogwałceniu uczucia uprawnionego przywiązania. Szkody pierwszego rodzaju winny były ich zdaniem powodować odszkodowanie, szkody zaś drugiego rodzaju — nie. Nowoczesna doktryna francuska stanęła jednakże na innym punkcie widzenia, uważając że jest rzeczą niewątpliwą, iż poszkodowanemu należy się odszkodowanie za wszelką krzywdę natury moralnej; sprzeczności mogą powstać jedynie w kwestji określenia zasad, na których to odszkodowanie oprzeć należy [23]).

Demogue uzasadnia słuszność uiszczenia odszkodowania za wszelkie szkody moralne na następującem rozumowaniu: w celu określenia w jakich wypadkach i na czem winno polegać odszkodowanie trzeba mieć na względzie dwie koncepcje: 1) koncepcję objektywną, mającą na celu czy to bezpośrednio, czy za pośrednictwem ekwiwalentu przywrócenie do stanu rzeczy, który by istniał o ile czyn niedozwolony nie zostałby dokonanym; 2) koncepcję subjektywną, wychodzącą z założenia, że istnieje potrzeba reakcji społecznej przeciwko czynowi niedozwolonemu. Ta ostatnia koncepcja daje możność zasądzenia odszkodowania we wszystkich tych wypadkach, gdy ze względu na rodzaj szkody będzie ono z konieczności źle zastosowane do celu jej naprawienia. Wówczas odszkodowanie będzie oparte na względach konieczności stwierdzenia istnienia pogwałconego prawa. Będzie to miało miejsce w razie spowodowania szkody moralnej [24]). W dalszym ciągu Domogue wskazuje, że w razie pogwałcenia prawa idealnego, odszkodowanie będzie posiadać do pewnego stopnia charakter karny [25]). Odpierając zarzuty przeciwników uznania odszkodowania za szkody moralne wskazuje Demogue, iż opierając się na wyłuszczonych przez niego, zasadach uniknie się zarzutu, że zasądzenie takich szkód powoduje handel honorem, lub uczuciem, gdyż będzie chodziło jedynie o zareagowanie przeciwko czynom szkodzącym, bynajmniej zaś nie o naprawienie szkody w drodze kompensacji strat [26]).

Planiol [27]) uważa, że szkody moralne mogą być wynagrodzone pieniężnie bez względu na podłoże szkody deliktowe, bądź kontraktowe. Nie można odmawiać odszkodowania za szkodę natury moralnej na tej zasadzie, że szkoda tego rodzaju wogóle nie podlega naprawieniu, a to tembardziej w postaci pieniężnej. Takie rozumowanie byłoby niesłuszne, gdyż o ile nie można zrobić czegokolwiek jaknajlepiej, nie jest to przyczyną, by wogóle nic nie uczynić.

Colin et Capitant [28]) wskazują, że niektórzy autorzy

[23]) Ripert. La régle morale dans les obligations civiles Nr. 181.
[24]) Op. cyt. t. IV, Nr. Nr. 383 i 384.
[25]) Op. cyt. t. IV, Nr. 406.
[26]) Op. cyt. t. IV, Nr. 409.
[27]) Op. cyt. t. II, Nr. 252.
[28]) Op. cyt. t. II, str. 373.

wypowiedzieli się przeciwko odszkodowaniu pieniężnemu za takie szkody, które nie można ocenić na pieniądze. Autorzy ci uważają, że określenie odszkodowania będzie wówczas z konieczności arbitralnem. Jest w tem pewna idea słuszności, lecz byłoby jeszcze bardziej rażącem uznanie, że szkoda moralna nie może spowodować żadnego odszkodowania. O ile arbitralność sędziego przedstawia pewne niebezpieczeństwo, odmówienie wszelkich sankcji za cierpienia psychiczne spowodowane przez sprawcę byłoby krzyczącą niesprawiedliwością. W braku lepszego środka pieniądze mogą ulżyć dużo cierpień.

Josserand[29]) wskazuje, że aczkolwiek prawdą jest, że szkoda moralna nie powoduje zmniejszenia majątku poszkodowanego i że określenie jej wysokości zawsze będzie mniej lub więcej arbitralnem w braku wspólnej miary pomiędzy doznaną krzywdą i wszelką sumą pieniężną, jednakże należy mieć na względzie, że odszkodowanie nie koniecznie musi mieć charakter kompensatoryjny, nie zawsze stanowi ono ekwiwalent poniesionej szkody. Odszkodowanie może być zadośćuczynieniem danym poszkodowanemu, bardzo niedoskonałem nawet i mieć znaczenie jedynie satysfaktoryjne, być ceną cierpienia — "Schmerzengeld". Należy zaniechać ustalania bezwzględnej symetrji nawet pomiędzy szkodą materjalną i odszkodowaniem pieniężnem. W braku lepszego rozwiązania, trzeba się zadowolnić tem rozwiązaniem, które jest możliwe. Zresztą pieniądz nie jest bezsilnym do zaspokojenia cierpienia. Jak zauważył Windscheid wszelka krzywda sprowadza się do uczucia przykrego, bolesnego, doznanego przez poszkodowanego; odszkodowanie posłuży przynajmniej dla dostarczenia uczuć przyjemnych, które do pewnego stopnia będą stanowiły przeciwwagę uczuciom bolesnym. Kwestja cyfr nie może stworzyć trudności w zastosowaniu zasady. Byłoby niemoralnym, by odpowiedzialny sprawca wypadku mógł się zwolnić od odpowiedzialności pod tym pozorem, że szkoda przez niego spowodowana jest tak wielka, iż nie może uledz naprawieniu.

Ripert uzasadnia słuszność odszkodowania za szkody moralne, wskazując, że celem jego zasądzenia jest nie zadowolnienie poszkodowanego, lecz ukaranie sprawcy. Szkody i straty nie mają charakteru indemnizacji, lecz winny służyć przykładem dla innych. Są one karą prywatną[30]).

Praktyka naszych sądów jest w tej kwestji dosyć ograniczoną, jednakże wskazuje ona tendencję wstąpienia w ślady orzecznictwa francuskiego. Wprawdzie dosyć nieśmiało i wspominając ciągle o skutkach materjalnych pośrednio spowodowanych przez szkodę moralną, jednakże uznaje ona odszkodowanie za szkody tego ostatniego rodzaju.

---

[29]) Op. cyt. Nr. 907.

[30]) Op. cyt. Nr. 181, w tym samym kierunku wypowiada się również i Roger op. cyt. t. I Nr. 384.

Jeszcze w roku 1909 Cywilny Kasacyjny Departament Senatu [31]) uznał, że odszkodowanie za kalectwo (w danym wypadku utrata nóg) niekoniecznie winno być ograniczone wysokością materjalnej szkody spowodowanej na skutek utraty zdolności do pracy, albowiem prawo, ustalając odpowiedzialność za spowodowaną szkodę, bynajmniej nie ogranicza pojęcia szkody jedynie tylko materjalnemi stratami spowodowanemi poszkodowanemu. Wręcz przeciwnie, prawo ma na względzie szkody w najszerszem tego słowa znaczeniu, a więc wszelką szkodę spowodowaną poszkodowanemu z cudzej winy, o ile tylko między nimi zachodzi związek przyczynowy. Gdy szkoda spowodowaną została osobie fizycznej poszkodowanego, powodując jego kalectwo, sąd przy określeniu wysokości odszkodowania jest obowiązany wziąć pod uwagę nie tylko straty materjalne, spowodowane utratą zdolności do pracy, lecz i wszelkie inne szkodliwe skutki, jak np. rozstruj zdrowia i oszpecenie. Aczkolwiek pieniądze w tych wypadkach są bardzo niedoskonałym sposobem wynagradzenia szkód, jednakże powodując polepszenie położenia materjalnego poszkodowanego, mogą one do pewnego stopnia skompensować krzywdę jemu spowodowaną. Pozbawienie poszkodowanego wszelkiego prawa do tego rodzaju kompensacji nie może być usprawiedliwione ani z punktu widzenia prawa, ani też sprawiedliwości.

W tym samym mniej więcej kierunku orzekł Sąd Najwyższy [32]), wskazując, „że zeszpecenie twarzy jest szkodą natury moralnej i fizycznej zarazem, pociągające za sobą wprawdzie nie kalectwo, lecz upośledzenie, utrudniające w pewnej mierze warunki życiowe, a więc krzywdzące nawet materjalnie poszkodowanego i obowiązujące winnego do wynagrodzenia". W powyższem orzeczeniu Sąd Najwyższy nie chciał się całkowicie wypowiedzieć w kierunku uznania konieczności odszkodowania za szkodę moralną, obawiając się widocznie stworzenia praktyki, jednakże uznał on, wprawdzie w sposób pośredni, konieczność naprawienia szkód tego rodzaju. Wprawdzie powołał się on na skutki materjalne spowodowane szkodą natury moralnej, lecz konstrukcja tego rodzaju nie jest bynajmniej przekonywująca. W sprawie rozpatrywanej przez Sąd Najwyższy oszpecenie twarzy nie tylko nie spowodowało dla poszkodowanego straty materjalnej, ale nawet nie było podstaw do przewidywania tego rodzaju strat. Jedyne szkody, które w tym wypadku powstały były szkodami natury moralnej w postaci przykrości którą doznawał poszkodowany wskutek swego oszpecenia. O ile więc wziąść pod uwagę sens powyższego orzeczenia, świadczy ono wymownie o uznaniu przez Sąd Najwyższy konieczności naprawiania szkód natury moralnej.

---

31) Orzeczenie z dnia 18 marca 1909 r. Nr. 46, Brener t. IV, str. 1811.

32) Orzeczenie Izby 1-szej z dnia 6 lutego 1919 r. Nr. 427/18 Z. O. S. N. 10.

W innem wcześniejszem orzeczeniu Sąd Najwyższy wypowiedział się za uznaniem szkód moralnych w wypadku obrazy uczuć uprawnionego przywiązania rodziców do dziecka [33]). Chodziło o to, że rodzice żądali wynagrodzenia za krzywdę moralną spowodowaną im na skutek śmierci ich dziecka, wskutek kopnięcia przez konia, należącego do pozwanego. Izba Sądowa w dniu 28 lutego 1915 r. odmowiła powodom wynagrodzenia krzywdy moralnej, wskazując, że tego rodzaju krzywda z istoty swej nie nadaje się do odszkodowania. Na posiedzeniu Sądu Najwyższego, rozpatrującego skargę kasacyjną powodów na wskazany wyrok Izby Sądowej, prokurator Glass w swoim wniosku, wypowiadającym się za uwzględnienie skargi kasacyjnej wyłuszczył pogląd następujący: „co do naszych stosunków polskich na tle Kodeksu Napoleona opartych, to, wychodząc z jednej strony z pobudek prawodawczych (mowa trybuna Tarrible'a w Ciele Prawodawczem o odpowiedzialności za wszelkiego rodzaju straty), z drugiej strony z ogólnego pojęcia „szkody" (dommage, damnum), zawartego w art. art. 1382 i 1383 K. N., byłbym zdania, że na przyszłość, gdy orzeczenie Baconowskie, optima lex quae judici minimum relinquit, przestaje być dla nas zasadą wytyczną, jurysprudencja polska powinnaby przyjąć bez zastrzeżeń ograniczoną odpowiedzialność materjalną za straty moralne, jako zgodną z humanitarną zasadą obrony słabych i maluczkich. W tych zaś wypadkach, gdy odszkodowanie materjalne, ze względu na specjalne okoliczności sprawy mogłoby się okazać niedogodnem, a nawet krępującem dla poszkodowanego lub jego rodziny, sądy polskie mogłyby pójść za śladem wytwornej jurysprudencji francuskiej, która, uznając w zasadzie tytuł do odszkodowania za stratę moralną, samą wysokość tego odszkodowania oznacza niekiedy w sumie minimalnej np. jednego franka". Sąd Najwyższy przychylił się do wniosku prokuratora i skasował zaskarżony wyrok Izby Sądowej, orzekając, że „w każdym razie krzywda moralna nadaje się do wynagrodzenia pieniężnego, gdy pozostaje w związku ze szkodą natury materjalnej, a właśnie tego rodzaju krzywdę moralną, zabarwioną pierwiastkiem szkody materjalnej, stanowi zrządzona z winy pozwanego śmierć syna powodów; oprócz obrazy uczuć uprawnionego przywiązania rodziców do dziecka, godzi poniekąd i w sferę ich interesów natury materjalnej, jeśli nie ze względu na wyłożony przez nich na wyżywienie i wychowanie dziecka kapitał, to ze względu choćby na pomoc, jakiej mogli się spodziewać od niego niezależnie nawet od jego zdolności zarobkowej, a tem samem na pogorszenie w braku tej pomocy warunków ich dalszego życia". O powyższem orzeczeniu da się powiedzieć to samo, co i o orzeczeniu przez nas wprzódy cytowanem: Sąd Najwyższy uznał w nim konieczność odszkodowania za szkodę moralną i to nawet tak idealnej natury, jak obraza uczuć upra-

[33]) Orzeczenie Izby Cywilnej z dnia 14 grudnia 1917 r. Nr. 6/17 Z. O. S. N 1.

wnionego przywiązania rodziców do dziecka, nie chcąc jednakże stwarzać nowej praktyki usiłował nawiązać krzywdę moralną do strat materjalnych, zresztą bez żadnego powodzenia, gdyż rzuca się wprost w oczy sztuczność konstrukcji, wywodzącej, że śmierć dziecka sama przez się powoduje w przyszłości stratę materjalną dla rodziców, bez względu na to, czy mogli się od dziecka spodziewać w przyszłości pomocy, a nawet czy można było przypuszczać, że będą jej potrzebowali.

Uważamy, że nasza praktyka sądowa winna wypowiedzieć się kategorycznie nie tylko za dopuszczalnością ale nawet wręcz za koniecznością odszkodowania szkód natury moralnej. Oczywiście podstawa przy zasądzeniu tego rodzaju szkód nie może być indentyczna z zasadą naprawienia szkód natury materjalnej: o ile pieniądze, będące miernikiem wartości wszystkich przedmiotów fizycznych, mogą naprawić nawet całkowicie straty materjalne, umożliwiając poszkodowanemu odkupienie rzeczy takiej samej, jaka była zniszczoną, o tyle tego rodzaju podstawa przy odszkodowaniu za szkody moralne byłaby niedopuszczalną i nieracjonalną. Oczywiście, że żadne pieniądze nie mogą odkupić szkód natury psychicznej, a więc bólu, przykrości i t. p., lecz pieniądze dają możność otrzymania szeregu przyjemnych uczuć, które przynajmniej ulżą cierpieniom moralnym, albo ułatwią ich zapomnienie. Całe nasze życie składa się z chwil przykrych i z chwil przyjemnych; słusznem więc jest, by osoba winna spowodowania chwil przykrych musiała się przyczynić do spowodowania chwil przyjemnych. Wymaga tego słuszność i sprawiedliwość. A ponieważ niema innego sposobu zmuszenia sprawcy szkody moralnej, by przyczynił się do sprawienia poszkodowanemu chwil przyjemnych, jak tylko uznanie jego odpowiedzialności i zasądzenie na korzyść ofiary sumy pieniężnej, sąd działając w imie słuszności i sprawiedliwości nie ma prawa odmówić poszkodowanemu tego rodzaju odszkodowania. W ten sposób odszkodowanie moralne będzie się składało z dwuch czynników: z jednej strony sam fakt uznania odpowiedzialności sprawcy za spowodowaną szkodę stanowi zadośćuczynienie dla ofiary, gdyż w ten sposób sąd wypowiada swoją przyganę czynu sprawcy, z drugiej zaś umożliwia ofierze otrzymanie pewnej sumy przyjemności, która może złagodzić, lub nawet zniweczyć jego cierpienia moralne.

Wreszcie, o ile chodzi o odszkodowanie za szkody natury wysoce idealnej, jak pogwałcenie uczuć uprawnionego przywiązania, szkody których żadne przyjemności nabyte za pieniądze nie są w stanie zmniejszyć, należy oprzeć je na podstawie nieco odmiennej. Pieniądze w takim wypadku same przez się żadnej roli odgrywać nie będą, zasądzenie zaś ich jest konieczne, jako dające możność sądowi napiętnowania czynu sprawcy, względnie stwierdzenia egzystencji prawa poszkodowanego, które zostało pogwałcone. W tym wypadku odszkodowanie ma znaczenie kary dla sprawcy i satysfakcji dla poszkodowanego.

2. OKREŚLENIE WYSOKOŚCI ODSZKODOWANIA.

Gdy chodzi o określenie wysokości odszkodowania za szkodę spowodowaną rzeczy, a więc zniszczenie towaru, należy mieć na względzie jego objektywną wartość, t. j. cenę za którą można go nabyć.

Jednakże w razie, gdy rzecz zniszczona miała dla posiadacza specjalną użyteczność właśnie w chwili, kiedy uległa zniszczeniu nie wystarczy zasądzenie sumy, za którą rzecz tę można nabyć, należy jeszcze mieć na względzie szkody materjalne, lub moralne, które poniósł poszkodowany wskutek pozbawienia rzeczy przez czasokres od jej zniszczenia do chwili nabycia [1]).

Przy określeniu ceny rzeczy, należy liczyć się z przypuszczalnem jej zastosowieniem w przyszłości [2]), również jak i z ewentualnem powiększeniem jej wartości [3]).

Może się okazać, że zniszczona rzecz była jedyną w swoim rodzaju, np. obraz, lub rzeźba, wówczas sędzia powinien stwierdzić, jaka jest cena rzeczy najbardziej przybliżającej się z rodzaju i jakości do rzeczy zniszczonej i zasądzić tę sumę. Demogue wskazuje, że o ile jakakolwiek okoliczność spowoduje niemożliwość dokładnego obliczenia szkód ustali się je w przybliżeniu [4]).

Powstaje zapytanie według cen jakiego momentu, należy oszacować rzecz straconą. Naszem zdaniem należy mieć na względzie ceny istniejące w dniu wyrokowania, albowiem cel zasądzenia odszkodowania jest całkowite naprawienie wyrządzonej szkody, a więc przyznanie poszkodowanemu sumy wystarczającej dla odkupienia zniszczonego przedmiotu. O ile ocenić stracony przedmiot według wartości innej niż w chwili wyrokowania, a więc np. w chwili zniszczenia go, albo wniesienia skargi powodowej, poszkodowany może otrzymać, bądź sumę zbyt wysoką, wcale mu nienależną, bądź też sumę za którą nie będzie w stanie nabyć przedmiotu tego samego rodzaju co utracony. Przecież o ile sąd zasądza odszkodowanie w pieniądzach, to jedynie z tego względu, że nie może zasądzić, w przeważnej ilości wypadków, samej rzeczy i musi wobec tego uciec się do ogólnego miernika, którym jest pieniądz.

---

[1]) Besançon 5 listopada 1925 r. D. H. 1925. 657 „....wskutek powyższego szkody i straty, które jest winien uiścić sprzedawca w razie niedostarczenia towaru, określają się w razie odsprzedaży przez kupującego zakupionego towaru — różnicą pomiędzy ceną kupna i odsprzedaży. Wszakże o ile zakupiony towar nie został odsprzedany, kupujący nie może otrzymać odszkodowania wyższego od tego, które odpowiadało wartości towaru w chwili, gdy on miał być dostarczony, a to bez względu na to że towar stale podnosi się w cenie".

[2]) Demogue op. cyt. t. IV, Nr. 454.

[3]) Req. 20 lipca 1852 r. D. P. 52. 1. 248: w razie sprzedaży rzeczy cudzej, o ile jej rewindykacja jest niemożliwą, poszkodowany właściciel rzeczy może żądać by zasądzając jemu odszkodowanie, sąd miał na względzie przyrost jej wartości.

[4]) Op. cyt. t. IV, Nr. 455.

W specjalnym wypadku, gdy warunki monetarne zmieniły się od chwili wypadku, a nawet w czasie rozpatrywania sprawy w sądzie, sędzia winien uwzględnić w swoim wyroku spadek waluty, oraz ewentualne wskutek tego podrożenie zniszczonej rzeczy. Sądy francuskie, które naogół nie chcą się liczyć ze spadkiem franka, odstąpiły jednakże w przypadkach tego rodzaju od swojej praktyki. Tak Sąd w Lyonie orzekł 6 grudnia 1923 r. [5])... „w szczególności sądzia powołany do określenia wysokości odszkodowania winien się zatroszczyć odnośnie do warunków monetarnych pod rządem których naprawienie szkody będzie mogło się uskutecznić..."

Demogue wskazuje, że w razie apelacji słusznem jest, by sędzia apelacyjny ocenił szkody stosownie do cen egzystujących w dnień wyrokowania w sądzie apelacyjnym [6]). Jednakże o ile sąd w toku sprawy dopatrzy się momentu, w którym jego zdaniem poszkodowany sprzedałby daną rzecz, o ileby ona nie była zniszczoną, winien on wówczas określić cenę tej rzeczy w owym momencie i ustalić w ten sposób odszkodowanie [7]).

Pewne wątpliwości powstają w razie utraty lub zniszczenia towaru w trakcie przewozu. Czy przy określeniu odszkodowania należy się kierować ceną zniszczonego towaru w miejscu wysłania, czy też w miejscu przeznaczenia? Demogue wskazuje ogólną zasadę wedle której rzecz winna być oceniona stosownie do jej wartości w miejscu, gdzie się znajdowała, chyba że poszkodowany udowodni, że miał na celu sprzedaż jej w innej miejscowości [8]). Jednakże prawidło te nie rozstrzyga wypadków, w których rzecz zniszczona była sprzedana przez ekspedytora jeszcze przed jej wysłaniem, albo gdy sprzedaż była uwarunkowana dostarczeniem do miejsca przeznaczenia. Lyon-Caën et Renault [9]) uważają, że o ile przewożony i zniszczony towar był sprzedany przez ekspedytora adresatowi, przewożący winien zapłacić, jako odszkodowanie sprzedażną cenę bez względu na to czy jest ona wyższą, czy niższą od ceny rzeczy tego rodzaju w miejscu przeznaczenia. W przeciwnym bowiem razie zostałby pominięty zysk utracony przez ekspedytora w razie o ile towar był przewożony na jego ryzyko, albo też nieuwzględniona byłaby szkoda poniesiona przez adresata o ile przewóz był dokonywany na jego odpowiedzialność. Odmienne jest zdanie Baudry-Lacantinerie et Wahl [10]), którzy uważają, że odszkodowanie nie ma nic wspólnego z ceną za którą rzecz została sprzedaną, a jedynie winno być określone na zasadzie wartości rzeczy.

---

[5]) D. P. 1924. 2. 53.
[6]) Op. cyt. t. IV, Nr. 458.
[7]) Demogue tamże.
[8]) Demogue tamże.
[9]) Traité de Droit Commercial t. III Nr. 608 bis.
[10]) Traité théorique et pratique de Droit Civil t. XXI Nr. Nr. 3585 i 3586.

O ile przewożona rzecz miała służyć dla celów użytkowych, należy mieć na względzie jej wartość w miejscu przeznaczenia, gdyż adresat został pozbawiony właśnie takiej wartości. O ile zaś chodzi o rzeczy przeznaczone dla obrotu, należy mieć na względzie jej wartość w miejscu wysłania, przynajmniej o ile ona podróżowała na ryzyko ekspedytora. W każdym razie wartość rzeczy określona według miejsca przeznaczenia może być przyjęta pod uwagę dopiero po odliczeniu od niej kosztów przewozu. Jednakże o ile towary przeznaczone dla handlu były przewożone na ryzyko adresata, należy przy określeniu odszkodowania mieć na względzie ich wartość w miejscu przeznaczenia.

Przechodząc do określenia wysokości odszkodowania należnego pasażerom za szkody spowodowane w trakcie przewozu, wskażemy kilka zasad specjalnych, nie mających zastosowania do odszkodowań za uszkodzenie rzeczy.

Przy określeniu szkód spowodowanych kalectwem sędzia winien mieć na względzie nie tylko efektywne zarobki poszkodowanego w chwili wypadku, lecz też i te zarobki, któreby w przyszłości mogły dla niego zaistnieć, czy to wskutek większego stopnia dojrzałości, lub wyższego stopnia rozwoju umysłowego, bądź większego doświadczenia życiowego nabytego z wiekiem. Oczywiście taka przypuszczalna zmiana skali zarobków musi być o tyle prawdopodobną, ażeby sędzia mógł uznać, że zaistnienie jej w normalnych warunkach jest pewnem.

Również odszkodowanie winno uwzględniać nie tylko normalną szkodę, która wynikłaby bezpośrednio z winy sprawcy, jako skutek wypadku, lecz i tę szkodę, która pośrednio była spowodowana świadomym i rozsądnym czynem poszkodowanego, jako następstwem wypadku. Naprzykład należy uznać straty poniesione przez lekarza, który na skutek pokąsania go przez zakaźnie chorego zaniechał swej praktyki, aż do chwili, gdy mogła być wyjaśniona kwestja, czy sam doktór nie uległ zarazie i czy nie mógł wobec tego przedstawiać niebezpieczeństwa dla swoich klijentów[11]).

Odwrotnie o ile skutki wypadku okazały się bardziej poważne ze względu na uprzedni chorowity stan poszkodowanego, sprawca nie będzie ponosił całkowitej odpowiedzialności, wobec czego odszkodowanie nie będzie wynosiło wartości całej poniesionej szkody, lecz jedynie pewnej jej części, stosownie do uznania sędziego, gdyż w rzeczywistości winowajca nie spowodował stanu obecnego poszkodowanego, lecz jedynie tylko pogorszenie stanu zdrowia[12]).

---

[11]) Demogue op. cyt. t. IV, Nr. 464 — Dijon 31 grudnia 1901 r. Gaz. Pal. 1902. 1. 575.

[12]) Toulouse 25 marca 1909 r. Gaz Trib. 1920. 2. 144 — Cons. d'Etat 28 lutego 1896 r. D. P. 97. 3. 512. — Trib. Grasse 7 marca 1888 r. Gaz. Pal. 88. 2. 4 — Nîmes 30 października 1893 D. P. 95. 2. 5. — Trib. Toulouse 5 lipca 1897 r. Droit 28 VIII 1897 r.

Z uwagi na to, że odszkodowanie ma na celu naprawienie w tej lub innej formie spowodowanej szkody, uwzględniając przeważnie interesa poszkodowanego — we wszystkich tych wypadkach, gdy odszkodowanie nie będzie miało znaczenia kary prywatnej, zostanie ono zasądzone bez względu na korzyść, którą sprawca ze swojego czynu osiągnął. Może się więc zdarzyć, że czyn niedozwolony da sprawcy korzyści przenoszące wysokość zasądzonego odszkodowania, wobec czego okaże się, że w niektórych wypadkach mimo wszystko czyn niedozwolony będzie korzystnym. Wydawałoby się to niesłusznem, jednakże zaradzić temu się nie da. Demogue[13]) zauważa, że prawo powinno w pewnej mierze tolerować czyny nawet zakazane, o ile w ich wyniku pozostanie korzyść dla ogólnego rozwoju ekonomicznego państwa.

Ponieważ podstawą dla określenia wysokości szkód i strat jest w większości wypadków rozmiar poniesionej szkody, nie mogą one być zmniejszone nawet w razie spowodowania przez winę jedynie lekką sprawcy. Położenie materjalne stron nie może być również uwzględnione[14]).

W wypadku zasądzenia odszkodowania w formie renty, rozpocznie ona swój biag z dniem, w którym poszkodowany poniósł szkodę[15]), gdy zaś odszkodowanie jest zasądzone w formie kapitału, bieg procentów rozpocznie się bądź od dnia powstania szkody[16]), bądź od dnia wniesienia powództwa[17]), bądź od daty wyroku pierwszej instancji[18]). Demogue[19]) uważa, że o ile sędzia nie wlicza procentow do zasądzonego kapitału, to winien je zasądzić od dnia wniesienia powództwa, by powód nie cierpiał wskutek powolności wymiaru sprawiedliwości. Jednakże o ile sprawca szkody zaofiarował powodowi odszkodowanie, które następnie sąd w swoim wyroku uznał za wystarczające, pozwany nie będzie potrzebował płacić procentów, gdyż poszkodowany winien był wiedzieć że zaofiarowane odszkodowanie było wystarczającem.

Procenty, jako będące naprawieniem szkody szczególnej, mogą być wyższe, niż prawo zasadniczo dopuszcza[20]).

---

[13]) Op. cyt. t. IV. Nr. 466.

[14]) Demogue tamże.

[15]) Demogue op. cyt. t. IV, Nr. 467.

[16]) Req. 23 października 1894 r. D. P. 95. 1. 499 — Besançon 22 stycznia 1897 r. D. P. 97. 2. 313 — Req. 6 lipca 1905 r. D. P. 1906. 1. 372 — Req. 14 stycznia 1856. r. D. P. 56. 1. 82—Cass. 23 sierpnia 1864 r. D. P. 64. 1. 367.

[17]) Cons. d'Etat 27 czerwca i 4 lipca 1913 r. Gaz. Trib. 1913 2 kwartał 2. 316. — Req. 18 grudnia 1866 r. D. P. 67. 1. 427.

[18]) Req. 15 marca 1892 r. D. P. 92. 1. 272.

[19]) Op. cyt. t. IV, Nr. 468.

[20]) Demogue tamże.

3. KATEGORJE OSÓB UPRAWNIONYCH DO ŻĄDANIA ODSZKODOWANIA.

Powództwo o odszkodowanie może być oparte na dwuch różnych zasadach: 1) na zasadzie szkody bezpośrednio i osobiście doznanej przez powoda, 2) na zasadzie szkody doznanej przez inną osobę, prawa której reprezentuje powód.

Odszkodowanie oparte na pierwszej zasadzie.

W razie wypadku z pasażerem skarga przysługuje nie tylko ofierze, lecz i wszystkim tym, którzy wskutek tego zostali pogwałceni w swoich prawach. A więc o ile wypadek spowodował śmierć pasażera, wszyscy ...„materjalnie, lub moralnie pokrzywdzeni wskutek śmierci poszkodowanego są upoważnieni do żądania odszkodowania bez względu na to czy są oni spadkobiercami zmarłego, lub jego alimentarjuszami. Prawo do odszkodowania tego rodzaju osób jest oparte nie na ich charakterze spadkobierców, lub alimentarjuszów, lecz na szkodzie, którą oni mogli osobiście i bezpośrednio ponieść.“ [1]).

A więc np. o ile poszkodowaną, która wskutek wypadku utraciła zdolność do pracy jest osoba, będąca jedynym żywicielem rodziny, prawo do skargi przysługuje nie tylko jej samej, ale w równej mierze osobom przez nią utrzymywanym [2]).

Jednakże nie można w ogólnej sumie zasądzić odszkodowania przewyższającego wysokość szkody. Np. o ile robotnik, który stracił zdolność do pracy na skutek wypadku, otrzymuje, jako odszkodowanie rentę w wysokości odpowiadającej jego płacy, rodzina, którą on utrzymywał nie jest już uprawniona do żądania jakiegokolwiek odszkodowania, a to z tego względu, że robotnik może ich utrzymywać z przysądzonej mu renty, tak samo dobrze, jak wprzódy z otrzymywanej płacy [3]).

Skarga o odszkodowanie przysługuje przedewszystkiem samemu poszkodowanemu, pozatem zaś wszystkim innym osobom bez względu na ich stosunek pokrewieństwa z ofiarą, pod jednym tylko warunkiem, by kalectwo lub śmierć pasażera przyczyniła im materjalną, lub moralną szkodę.

W celu bliższego określenia kategorji tego rodzaju osób rozpatrzymy najsampierw jakie osoby mogą się powoływać na szkody moralne powstałe dla nich wskutek wypadku, któremu uległ ich blizki, następnie zaś wspomnimy o zakresie osób, ponoszących z tego samego tytułu straty materjalne.

---

[1]) Dijon 12 maja 1897 r. S. 97. 2. 243 — Req. 21 lipca 1869 r. D. P. 72. 1. 386 — Crim. Cass. 20 lutego 1863 r. D. P. 64. 1. 99 — Alger 23 maja 1892 r. S. 94. 2. 62 — Trib. Lyon 11 czerwca 1894 r. S. 94. 2. 22.

[2]) Trib. Nevers 31 sierpnia 1866 r. D. P. 1867. 2. 198.

[3]) Lyon 26 kwietnia 1871 r. D. P. 71. 2. 41.

Orzecznictwo francuskie przez dłuższy czas uważało, że szkoda moralna spowodowana śmiercią ofiary dotykała jedynie pewnej dosyć ograniczonej kategorji blizkich krewnych zmarłego, mających ewentualne prawo do alimentów[4]). Jednakże w ostatnich latach francuski Sąd Kasacyjny zmienił swój punkt widzenia: uzasadnienie szkód moralnych spowodowanych śmiercią ofiary upatruje on już nie w stosunku pokrewieństwa, lecz w uczuciu uprawnionego przywiązania powoda względem zmarłego. W ten sposób stopień pokrewieństwa sam przez się nie może być wzięty pod uwagę, służy on jedynie, jako pomocniczy środek dla określenia uczucia uprawnionego przywiązania. Podstawowe znaczenie w tej kwestji mają: orzeczenie z dnia 10 kwietnia 1922 r.[5]), uznające prawo do żądania odszkodowania za krzywdę spowodowaną śmiercią macochy w wypadku, gdy zostało skonstatowane, że powódkę łączyły ze zmarłą stosunki jak najserdeczniejsze w ciągu 47 lat, i z dnia 15 grudnia 1923 r.[6]). W tym orzeczeniu Sąd Kasacyjny wskazał, że art. 1382 K. N., uznając w wyrazach kategorycznych konieczność odszkodowania za wszelką wyrządzoną szkodę, bynajmniej nie ogranicza charakteru związku, który łączył zmarłą ofiarę z osobami uprawnionemi do żądania odszkodowania; ograniczenie prawa do żądania odszkodowania jedynie do osób, mających ewentualne prawo do alimentów; byłoby arbitralnem ograniczeniem przepisu zawartego w artykule 1382 K. N.; w rezultacie Sąd Kasacyjny uznał, że siostra zmarłego w razie udowodnienia szkody moralnej spowodowanej pogwałceniem uczuć uprawnionego przywiązania do zmarłego na skutek wypadku brata, nie może być pozbawiona odszkodowania z tego tytułu. Identycznym jest pogląd Sądu Najwyższego, który w orzeczeniu z dnia 30 maja 1922 r.[7]) orzekł, że siostra ma prawo do otrzymania odszkodowania za śmierć brata, aczkolwiek prawo do alimentów jej nie przysługuje.

Z powyższego wynika, że kategorje osób, które mogą żądać odszkodowania nie są ograniczone: mogą to być współmałżonkowie, zstępni, wstępni, boczni krewni, powinowaci, narzeczeni i nawet zwykli przyjaciele, również jak i osoby żyjący ze zmarłym w związku nieślubnym[8]). Jednakże osoba prawna jest pozbawiona możności poszukiwania odszkodowania za szkodę moralną, spowodowaną śmiercią ofiary, co się objaśnia tą okolicznością, że o ile osoba prawna może ponieść szkody mater-

---

[4]) Douai 23 stycznia 1899 r. S. 99 2. 296; 7 lipca 1892 r. S. 94 2. 20; 28 grudnia 1892 r. S. 94. 2. 22.

[5]) D. P. 1923. 1. 52.

[6]) D. P. 1924. 1. 69.

[7]) Izba 1-sza Nr. 87 O. S. P. t. II Nr. 260.

[8]) Paris 5 czerwca 1923 r. D. P. 1924. 2. 33.

jalne spowodowane uszczupleniem jej majątku, o tyle jest niemożliwe by ona odczuła szkody innej natury [9]).

Przechodząc z kolei do wyszczególnienia osób uprawnionych do poszukiwania odszkodowania za szkodę materjalną spowodowaną im na skutek śmierci, lub kalectwa ofiary, zaznaczyć musimy, że zakres tych osób będzie oczywiście szerszy. Samo przez się jest zrozumiałem, iż zasadniczo wszystkie kategorje osób uprawnione do poszukiwania szkód moralnych są upoważnione do żądania odszkodowania za szkody materjalne, o ile oczywiście są w stanie je udowodnić. Lecz pozatem jest jeszcze cały szereg osób, które ze względu na stosunek łączący ich z ofiarą mogą ponieść szkody jedynie tylko materjalne. A więc wierzyciel dla którego pobory, lub pensja otrzymywana przez dłużnika - ofiarę wypadku były jedynem zabezpieczeniem jego wierzytelności [10]), również wierzyciel, któremu dłużnik spłacał swój dług ratami miesięcznemi [11]), wspólnik pozbawiony na skutek wypadku rzutkiego i pracowitego wspólnika [12]), pracodawca pozbawiony cennego współpracownika i skutkiem tego możności przeprowadzenia szeregu korzystnych interesów [13]), osoba prawna pozbawiona na skutek wypadku współpracy poszkodowanego [14]), wreszcie wszyscy ci, którzy bez żadnego nawet tytułu korzystali z pieniężnego poparcia od poszkodowanego.

Prawo każdego poszkodowanego, poszukującego odszkodowanie czy to za szkodę moralną, czy też za szkodę materjalną jest niezależne jedne od drugiego, wobec czego, zawarcie przez sprawcę układu polubownego z jednym z poszkodowanych, nie wywiera żadnego skutku względem praw osób pozostałych [15]). A więc osoby poszukujące odszkodowania nie są wzajemnie pomiędzy sobą uzależnione, niema między niemi solidarności.

Z powyższego wynika, że jeden i ten sam czyn niedozwolony, powodujący odpowiedzialność staje się w rezultacie źródłem całego szeregu skarg o odszkodowanie, należących do różnych osób i mogących być wytoczonemi, bądź oddzielnie, bądź równocześnie, przyczem wytoczenie jednej z nich nie ma żadnego wpływu na inne [16]). Jednakże, jak wskazywaliśmy wyżej ogólna suma zasądzona od sprawcy nie powinna przekraczać wysokości szkody.

---

[9]) Montpellier 4 lutego 1924 r. D. P. 1924. 2. 33.

[10]) Josserand op. cyt. Nr. 921.

[11]) Trib. Seine 4 lipca 1901 r. Gaz. Pal. 1901. 2. 284.

[12]) Paris 27 maja 1876 r. B. A. 1880 str. 129.

[13]) Trib. com. Seine 19 sierpnia 1896 r. Le Droit 13 września 1896 r.— 10 stycznia 1906 r. Loi 26 lutego 1906 r.

[14]) A contrario cyt. orzeczenie Montpellier 4 lutego 1924 r.

[15]) Demogeue op. cyt. t. IV, Nr. 535.

[16]) Aubry et Rau op. cyt. t. IV, § 445 str. 348.

Odszkodowanie oparte na drugiej zasadzie.

Wydawałoby się, że spadkobiercy, wierzyciele i inne osoby reprezentujące prawa poszkodowanego mogą wystąpić o odszkodowanie, opierając się na prawach ofiary.

Jednakże zasada ta jest sporną: Demogue wskazuje, że wierzyciele poszkodowanego o ile on został przy życiu mogą wystąpić o odszkodowanie na podstawie art. 1166 K. N., chyba, że chodzi o pogwałcenie praw ściśle osobistych ofiary [17]). Co się tyczy spadkobierców, nie posiadają oni z tego tytułu skargi, a to z tego względu, że skarga o odszkodowanie, która należała do ofiary, wygasła z chwilą jej śmierci [18]). Demogue wskazuje, że wskutek powyższego spadkobierca ogólny nie ma z tego tytułu skargi przeciwko sprawcy śmierci testatora, również nie mają do tego prawa kurator spadku wakującego, ani też syndyk upadłości ogłoszonej zmarłemu. Wyjątek jest jedynie możliwy o ile ofiara przed śmiercią wytoczyła powództwo.

Josserand [19]) trzyma się mniej więcej tego samego zdania, wskazując, że spadkobiercy pasażera zmarłego na skutek ran, otrzymanych podczas wypadku, dziedziczą jedynie skargę o odszkodowanie za rany, w żadnym zaś razie nie za śmierć ofiary, a to z tego względu, że ta ostatnia skarga nie może być uważana, jako zawarta w samym spadku, ponieważ powstała ona dopiero po śmierci spadkodawcy.

Jednakże w orzecznictwie francuskiem daje się zauważyć tendencja nieco odmienna: mianowicie rozróżniają sądy, czy pasażer zmarł w samej chwili wypadku, wówczas spadkobiercy są pozbawieni skargi w imieniu pasażera, a mogą wystąpić z powództwem jedynie bezpośrednio w swoim imieniu, żądając odszkodowania za szkody osobiście im spowodowane [20]). O ile jednak śmierć nastąpiła w niejakim czasie po wypadku, sądy uznają skargi spadkobierców, które oni w tym charakterze wytaczają, uzasadniając to w sposób następujący: ...„skarga ta oczywiście już powstała, gdyż ofiara żyła jeszcze jakiś czas po wypadku, a wobec tego spadkobiercy jej odziedziczyli tą skargę wraz z innemi prawami przysługującemi zmarłemu.“ [21]).

Aubry et Rau [22]) uważają, że tego rodzaju rozróżnienie wprowadzone przez sądy francuskie jest niesłuszne, gdyż śmierć ofiary nastąpić musi z konieczności nie równocześnie z wypadkiem lecz w chwilę może minimalną po nim, wobec cze-

[17]) Op. cyt. t. IV, Nr. 539.

[18]) Op. cyt. t. IV, Nr. 536.

[19]) Op. cyt. Nr. 922.

[20]) Besançon 12 grudnia 1880 r. D. P. 81. 2. 65. — Amiens 10 lipca 1901 r. S. 1902. 2. 8.

[21]) Douai 16 marca 1898 r. D. P. 98. 2. 415.

[22]) Op. cyt. wyd. 5-e t. VI, § 445 ods. 2-ter.

go dopuszczenie skargi spadkobierców w razie, gdy śmierć nastąpiła w określonym czasie po wypadku i niedopuszczenie jej o ile ona nastąpiła prawie jednocześnie z nim, sprowadzi się do tego, że kryterjum dopuszczalności lub niedopuszczalności skargi spadkobierców będzie ilość czasu, która upłynęła pomiędzy chwilą wypadku i śmierci ofiary. Aubry et Rau w rezultacie dochodzą do wniosku, że nie należy pozbawiać spadkobierców prawa do wytoczenia w tym ich charakterze skargi o odszkodowanie za śmierć spadkodawcy.

W naszem mniemaniu punkt widzenia Aubry et Rau da się uzasadnić nietylko przytoczonymi przez nich wywodami, lecz również i względami słuszności i moralności. W samej rzeczy o ile wynikają wątpliwości odnośnie do prawa spadkobierców żądania odszkodowania w razie śmierci spadkodawcy, o tyle jest niewątpliwem, że pasażer, który został kaleką na skutek wypadku ma prawo do odszkodowania. Wskutek tego powstanie położenie następującego rodzaju: w razie śmierci ofiary z winy sprawcy, o ile nie spowoduje ona dla nikogo bezpośrednio osobistej szkody moralnej, lub materjalnej, winowajca nie będzie potrzebował zapłacić żadnego odszkodowania. O ile zaś poszkodowany będzie tylko rannym, sprawca wypadku będzie musiał zapłacić odszkodowanie samemu poszkodowanemu. W ten sposób skutki cięższej szkody będą dla sprawcy żadne, skutki zaś lekkiej mogą być bardzo poważne. Oczywiście jest to nie do pomyślenia, wobec czego należy uznać, że prawo do odszkodowania za śmierć pasażera przysługuje jego spadkobiercom, jako takim.

ZAKOŃCZENIE.

Przechodząc do wniosków jakie się nasuwają w związku z powyższymi naszymi wywodami, widzimy, że kwestja odpowiedzialności względem pasażerów za wypadki lotnicze nie stworzyła żadnego wyłomu w istniejącem prawie. Jest to najlepszym dowodem z jakim trudem i mozołem torować sobie musi drogę nowa myśl w dziedzinie tak odległej od objawienia czy rewelacji jaką jest prawo. Nic przeto dziwnego, że odszkodowanie za wypadki lotnicze regulowane jest w sposób identyczny, jak i wszelkie inne wypadki, a to nie tylko w kwestji samej odpowiedzialności, ale i zwłaszcza w kwestji naprawienia szkody. Powyższe względy znalazły swój wyraz w interpretacji sądów francuskich, które przed wydaniem Ustawy o Żegludze Powietrznej z dnia 31 maja 1924 r., ściśle zachowywały praktykę, stosowaną do odpowiedzialności za wypadki powstałe przy innego rodzaju przewozach.

Jedyną cechą do pewnego stopnia specjalnie właściwą odpowiedzialności za wypadki powietrzne, jest tak zwana klauzula nieodpowiedzialności, która z reguły w pasażerskich umowach przewozu innego rodzaju, nie figuruje. Jednakże, jak wskazywaliśmy zagadnienie odnośnie do ważności tych klauzul jest również regulowane ogólnemi przepisami naszego prawa.

Wskutek zastosowania ogólnych zasad naszego prawa do przewozu powietrzem powstaje dla tego rodzaju przewożących położenie dosyć trudne, a to z tego względu, że są oni narażeni na konieczność wypłacenia w dosyć licznych wypadkach bardzo poważnych sum, które z łatwością mogą spowodować ruinę towarzystw lotniczych. Należy mieć na względzie, że aczkolwiek towarzystwa lotnicze podlegają pod względem prawa tym samym przepisom, co inne towarzystwa przewozowe, jednakże skutki zastosowania względem nich prawa ogólnego będą dla nich znacznie cięższe, niż dla innych towarzystw przewozowych. Objaśnia się to dwoma okolicznościami: 1) wypadki samolotowe powodują zawsze daleko-idące następstwa, w przeważnej ilości wypadków

śmierć, lub ciężkie kalectwo pasażerów. Lekkie uszkodzenie ciała przy wypadkach samolotowych stanowi wyjątek, gdy tymczasowo jest to raczej regułą, przy wypadkach nadarzających się w innego rodzaju lokomocji. Wskutek tego w razie wypadku samolotowego przewożący jest narażony na zapłacenie bardzo poważnego odszkodowania; 2) odmiennie od innych spółek przewozowych, spółki przewozu lotniczego posiadają bardzo szczupłe kapitały, co objaśnia się tą okolicznością, że spółki te, przynajmniej u nas, są dopiero w zarodku, pozatem zaś nie mogą one przyciągać kapitałów, gdyż przy obecnym stanie techniki lotniczej przedsiębiorstwa przewozu powietrzem nie tylko nie są w stanie dawać zyski, ale muszą pracować ze stratą. Wprawdzie straty te hojnie pokrywa państwo, lecz jednakże nie jest to wystarczające dla pobudzenia kapitalistów do zajęcia się tego rodzaju przedsiębiorstwami.

Tego rodzaju stan rzeczy istniał we wszystkich państwach, wobec czego powstała konieczność stworzenia odrębnego prawa lotniczego, regulującego odpowiedzialność przewożącego w sposób bardziej dla niego korzystny, niż prawo ogólne.

We Francji zostało wydane dnia 31 maja 1924 r. Prawo o Żegludze Powietrznej. W trakcie naszej pracy mieliśmy niejednokrotnie sposobność o nim wspominać. Wskażemy teraz tylko tyle, że odpowiedzialność przewożącego względem pasażerów jest regulowana tymi samymi przepisami, co i przewóz towarów (art. 48). Przewożący jest zwolniony od odpowiedzialności w razie, gdy wypadek powstał wskutek siły wyższej (przy przewozie towarów również i o ile się one popsuły, wskutek wad własnych art. 41). Art. 42 wskazuje, że przewożący może być zwolniony od odpowiedzialności na skutek przyjęcia przez pasażera klauzuli nieodpowiedzialności, w razie o ile wypadek powstał wskutek „ryzyka powietrza", lub winy załogi, jednakże zwolnienie takie może mieć miejsce tylko o tyle, o ile samolot w chwili odlotu był w dobrym stanie, a załoga posiadała przepisowe świadectwa. Świadectwa administracyjne posiadane przez samolot i jego załogę stwarzają jedynie domniemanie prawne na korzyść przewożącego i mogą być obalone w drodze przeprowadzenia przeciwdowodu: złego stanu aparatu, lub nieodpowiedniej załogi. Z powyższego samo przez się wynika, że klauzula nieodpowiedzialności nie zwalnia przewożącego od skutków jego winy własnej. Mimo to ustawodawca francuski, celem uniknięcia nieporozumień wyraźnie zaznacza w artykule 43, że klauzula nieodpowiedzialności, mająca za przedmiot zwolnienie przewożącego od odpowiedzialności za jego winy osobiste jest nieważną.

W Niemczech prawo lotnicze zostało wydane 1 sierpnia 1922 r. W artykule 19 stwierdza ono obowiązek przewożącego do naprawienia szkód spowodowanych wszelkim osobom na skutek wypadku, powstałego w związku z eksploatacją samolotu. Klauzul nieodpowiedzialności wymienione prawo nie uznaje. Je-

dnakże wysokość odszkodowania jest ograniczona pewną sumą, a mianowicie: kapitałem jednego miljona marek, lub rocznej renty w wysokości pięćdziesięciu tysięcy marek (p. 1 art. 23). O ile podczas katastrofy poniosło śmierć, lub rany kilku pasażerów, ogólna suma odszkodowania należna wszystkim poszkodowanym razem nie powinna przekraczać, bądź kapitału dwuch i pół milonów marek, bądź renty rocznej w wysokości dwuchset pięćdziesięciu tysięcy marek, z tem jednak, że żaden z pasażerów nie będzie mógł otrzymać odszkodowania większego niż wskazane w p. 1 art. 23 (p. 2 art. 23).

We Włoszech został wydany dnia 20 sierpnia 1923 r. Dekret-Prawo o Żegludze Powietrznej, wyraźnie wskazujący, że klauzule nieodpowiedzialności są dopuszczalne jedynie przy przewozie towarów, w żadnym zaś razie przy przewozie pasażerów (art. 36). Jest to, jak wskazywaliśmy w naszej pracy punkt widzenia identyczny z przepisem projektu Międzynarodowego Prawa Powietrznego (art. 34), opracowanym na Piątym Kongresie Ustawodawstwa Lotniczego w Pradze w 1922 r.

Na Pierwszej Konferencji Międzynarodowego Prywatnego Prawa Lotniczego odbytej w Paryżu w d. 27 października — 6 listopada 1925 r. przedstawiciele 48-miu państw w tej liczbie i Polski opracowali projekt konwencji prawa lotniczego, który mieli przedłożyć do aprobaty swoim państwom, w celu spowodowania zawarcia pomiędzy temi państwami konwencji, dotyczącej odpowiedzialności przewożącego przy międzynarodowych przewozach samolotami. Projekt ten wyraźnie stwierdza, że klauzule nieodpowiedzialności są nieważne i bezskuteczne (art. 9). Przewożący jest odpowiedzialny za wypadki, awarje i spóźnienia, jednakże będzie on zwolniony od odpowiedzialności, o ile udowodni, że przyjął właściwe środki celem zapobieżenia szkodzie (art. 5). Przewożący jest odpowiedzialny za winę swoich podwładnych jednakże w razie popełnienia przez nich winy żeglarskiej będzie zwolniony od odpowiedzialności, o ile przeprowadzi dowód wyszczególniony w art. 5-ym (art. 6). Odpowiedzialność przewożącego względem każdego poszczególnego pasażera jest ograniczona sumą dziesięciu tysięcy franków złotych, jednakże w drodze specjalnej umowy zawartej z przewożącym pasażer będzie mógł ustalić wyższą sumę ewentualnego odszkodowania (art. 7).

Z powyższego widzimy, że różne państwa regulują w sposób odmienny odpowiedzialność przewożącego powietrzem, odmienne są nawet projekty opracowywane przez różne konferencje i kongresy międzynarodowe. Niestety należy uznać, że dotychczas nie znaleziono zadawalniającego rozwiązania tej kwestji. Jest ona niezmiernie zawiłą, gdyż chodzi o pogodzenie interesów całkowicie sprzecznych: z jednej strony interes towarzystw przewozowych wymaga ograniczenia odpowiedzialności za wypadki do sumy, zapłata której nie nadwyrężyłaby ich sytuacji materjalnej, a więc do sumy nieznacznej, z drugiej zaś strony

pasażerowie, aby korzystać z lokomocji powietrznej muszą mieć pewność otrzymania całkowitego odszkodowania za poniesioną na skutek wypadku szkodę. Naszem zdaniem rozstrzygnięcie powyższego zagadnienia w sposób zadawalniający zarówno linje lotnicze, jak i pasażerów jest możliwe tylko wówczas, o ile z jednej strony wysokość odszkodowania, które towarzystwa lotnicze mogą byc powołane do zapłacenia będzie ograniczona, z drugiej zaś strony, pasażerowie otrzymają całkowite odszkodowanie, czyli, że różnicę pomiędzy sumą żądaną przez pasażera, a wypłaconą przez towarzystwo przewozowe zapłaci osoba trzecia, którą w danym wypadku może być tylko towarzystwo ubezpieczeniowe. Całą konstrukcję stosunku prawnego pomiędzy pasażerem, a towarzystwem lotniczem, oraz towarzystwem ubezpieczeniowem przedstawiamy sobie w sposób następujący. Zasadniczo towarzystwo lotnicze ponosi pełną odpowiedzialność za wypadki z pasażerami, zwalnia je tylko przeprowadzony przez nie dowód siły wyższej, lub winy pasażera, o ile ta ostatnia była jedyną przyczyną wypadku. Zwolnić się od tej odpowiedzialności towarzystwo lotnicze nie jest władne. Wszelka klauzula nieodpowiedzialności jest nietylko nieważną, ale wręcz niedozwoloną, wobec czego nie powoduje nawet przerzucenia ciężaru dowodowego na poszkodowanego. Jednakże towarzystwo lotnicze może w drodze umowy z pasażerem ograniczyć sumę odszkodowania za wypadek do pewnej dowolnej cyfry, minimum której zostanie określony w drodze ustawodawczej (a to celem uniknięcia procesów o symulację klauzuli nieodpowiedzialności). Umowa ta musi być zawarta w chwili sprzedaży biletu lotu, a to w tym celu, by pasażer miał możność zadecydowania, czy na przewóz na takich warunkach się zgadza. Równocześnie musi być dana pasażerowi możność zaasekurowania się na dowolną sumę; w tym celu we wszystkich lokalach w których jest dokonywana sprzedaż biletów samolotowych, również jak i na lotnisku winny się znajdować ajencje towarzystwa ubezpieczeniowego. Oczywiście pasażer nie jest obowiązany do ubezpieczenia się, od niego zależy tego nie uczynić, ale wówczas w razie wypadku musi poprzestać na odszkodowaniu, które towarzystwo lotnicze, w myśl umowy z nim zawartej, zobowiązało się mu wypłacić. Niewątpliwie cena asekuracyjna ma podstawowe znaczenie. Chodzi o to, by opłaty były jak najniższe, by w ten sposób nie narażać pasażerów na niepomierne koszta i w konsekwencji nie zmniejszyć wskutek tego frekwencji pasażerskiej. Osiągnąć to się da jedynie w ten sposób, by tego rodzaju asekuracje na całym obszarze państwa były dokonywane tylko przez jedne towarzystwo ubezpieczeniowe. Gdy frekwencja pasażerów wzrośnie, ku czemu jest niezawodnie tendencja, a ilość wypadków pozostanie nadal taką, jak i teraz, towarzystwo ubezpieczeniowe będzie mogło bardzo tanio ubezpieczać pasażerów, ciągnąc nawet z tego poważne zyski. Dzisiaj jeszcze ze względu na szczupłą ilość pasażerów,

korzystających z lokomocji powietrznej asekuracja pasażerów by się opłacić musi być bardzo drogą, a to w głównej mierze ze względu na koszta administracji. Wobec tego w początkowym okresie ubezpieczenie pasażerów powinno być dokonywane przez organy państwowe, przyczem państwo nietylko nie powinno starać się o czerpanie z tych interesów zysków, lecz nie zatrzymywać się nawet przed stratami, byleby tylko asekuracja tego rodzaju kosztowała jak najmniej. Państwo w wysokim stopniu zainteresowane w rozwoju lotnictwa cywilnego, dające w tym celu znaczne subwencje może i powinno wziąć na siebie na przeciąg 2 — 3 lat asekurację pasażerów, dokonywując ją w ten sposób, by ją pasażerom uprzystępnić. O ile kierować się dotychczasowemi danymi statystycznemi stanie się jasnym, że wystarczy pobieranie minimalnej premji asekuracyjnej, gdyż wypadki są nader rzadkie; jedynie koszta administracji mogą odegrać pewną rolę, lecz i temu państwo może łatwo zaradzić, posiadając całą falangę urzędników.

Przed prawodawcami naszymi stoi wielkie i wdzięczne zadanie od rozwiązania którego zależą w znacznej mierze losy żeglugi powietrznej w Polsce. Aż nadto zrozumiałem jest dla każdego obywatela znaczenie państwowe tego zagadnienia, powtarzanie tych motywów było by zbędne; wydając naszą pracę w przededniu ogłoszenia Polskiej Ustawy Lotniczej, pragnęlibyśmy, aby nasze skromne uwagi posłużyły jako jedna z cegiełek do wzniesienia fundamentów wielkiej i trwałej budowli, pod której dachem rozwój rodzimego lotnictwa miał by możność przybrać wreszcie kształty realne i uczynić z Polski wielką potęgę powietrzną.

Warszawa, lipiec 1926 roku.

SPIS RZECZY

Str.

WSTĘP 5

CZĘŚĆ I.

Wina i odpowiedzialność 9

Cechy szczególne obydwuch rodzajów odpowiedzialności.

1. Źródła odpowiedzialności 14
2. Zdolność prawna 25
3. Odpowiedzialność za czyny cudze 27
4. Postawienie w zwłoce 38
5. Kompetencja 40
6. Przedawnienie 41
7. Forma odszkodowania 43
8. Rozciągłość odszkodowania 44
9. Zabezpieczenie odszkodowania 46
10. Nieistotność rozróżnienia rodzaju odpowiedzialności w postępowaniu dowodowem 46

Stosunek pomiędzy odpowiedzialnością kontraktową i deliktową. 49

CZĘŚĆ II.

Charakter odpowiedzialności przewożącego powietrzem . . . 61

Zwolnienie przewożącego od odpowiedzialności.

1. Ogólne przyczyny zwolnienia 68
2. Klauzula nieodpowiedzialności 73

Skutki odpowiedzialności: naprawienie szkody 82

1. Rodzaj szkód za które się należy wynagrodzenie . . 83
2. Określenie wysokości odszkodowania 93
3. Kategorje osób uprawnionych do żądania odszkodowania 97

Zakończenie 103

