

# 8

## **W sprawie rozszerzonej skuteczności wierzytelności odszkodowawczej wynikającej z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy (uwagi na tle odpowiedzialności za czyny podwykonawców)**

**Krzysztof Wesołowski**

Uniwersytet Szczeciński

e-mail: krzysztof.wesolowski@usz.edu.pl

ORCID: 0000-0002-4427-317X

*Cytuj jako:* Wesołowski, K. (2023). W sprawie rozszerzonej skuteczności wierzytelności odszkodowawczej wynikającej z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy (uwagi na tle odpowiedzialności za czyny podwykonawców). W: K. Marak (red.), *Problematyka odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania gospodarczego. Zagadnienia prywatno- i publicznoprawne* (s. 115-127). Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.

### **8.1. Wprowadzenie**

W związku z pogłębiającym się procesem specjalizacji posługiwanie się innymi osobami przy wykonywaniu zobowiązań umownych jest zjawiskiem powszechnym. Sytuacje, w których wykonanie zobowiązania umownego napotyka przeszkody ze względu na brak lub wadliwość świadczenia podwykonawcy lub pomocnika, rodzą istotne problemy prawne. Wprawdzie przyjęta zasada odpowiedzialności za działania lub zaniechania tych osób, zawarta w art. 474 k.c., co do zasady nie budzi wątpliwości, jednak konieczność dochodzenia roszczeń odszkodowawczych w kolejności wynikającej z łańcucha sukcesywnie po sobie następujących zobowiązań przedłuża proces rozliczeń. Ponadto brakuje postanowień w szczególny sposób regulujących dochodzenie roszczeń pomiędzy dłużnikiem odpowiedzialnym za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania a osobą, której powierzył wykonanie świadczenia lub którą posługiwał się przy wykonywaniu tego świadczenia. Rodzi to kontrowersje dotyczące m.in. charakteru takiego roszczenia (samodzielne, zwrotne), a co za tym idzie – przesłanek istnienia takiego roszczenia czy kwestii jego przedawnienia.

Regulacje zagadnień, o których mowa, występują natomiast w przepisach szczególnych, odnoszących się do niektórych typów umów. W prawie polskim przykładem takiej, choć częściowej, regulacji jest postanowienie art. 738 § 2 k.c., wprowadzające możliwość bezpośredniego dochodzenia roszczeń wobec tzw. zastępcy w sytuacji powierzenia mu wykonania zlecenia przez przyjmującego zlecenie (zleceniobiorcę). Podobne rozwiązanie przewiduje się w przypadku posłużenia się przez przechowawcę tzw. zastępcą (art. 840 k.c.). Pełniejsze unormowanie zagadnienia możliwości bezpośredniego dochodzenia roszczeń wobec podwykonawców występuje w międzynarodowym (konwencyjnym) prawie przewozowym, w którym coraz szersze zastosowanie zdobywa zasada solidarnej odpowiedzialności przewoźnika i przewoźnika podwykonawcy za niewykonanie lub nienależyte wykonanie przewozu przez tego ostatniego. Konwencje te odnoszą się także do kwestii wzajemnych roszczeń pomiędzy przewoźnikami biorącymi udział w jednym przewozie.

We wskazanych przypadkach doszło do przełamania zasady, że umowa rodzi wyłącznie skutki pomiędzy jej stronami (pomijamy tu kwestię konstrukcji umowy na rzecz osoby trzeciej, wykorzystywanej, według dominującego obecnie poglądu<sup>1</sup>, w odniesieniu do umowy przewozu towarów, gdzie obok stron umowy unormowano sytuację odbiorcy towaru).

Rodzą się pytania, czy tego rodzaju rozwiązania mogłyby być stosowane *de lege ferenda* w przypadku innych umów o świadczenie usług, a także jakie są zalety i ewentualne wady takiego rozwiązania. Celem opracowania jest próba odpowiedzi na powyższe pytania. Ze względu na przyjęte *a priori* założenie, że proponowane w niniejszym opracowaniu rozwiązanie mogłoby mieć zastosowanie do zobowiązań wynikających z różnych umów (głównie – umów o świadczenie usług), używane będą w nim określenia neutralne z punktu widzenia szczegółowej kwalifikacji umowy, a mianowicie „dłużnik”, „wierzyciel” oraz „podwykonawca”, z założeniem, że w tym ostatnim przypadku chodzi o osoby, które samodzielnie wykonują całość lub część świadczenia, do którego zobowiązany jest dłużnik. Rozważania nie obejmują zatem pomocników, czyli osób, których aktywność ułatwia lub umożliwia dłużnikowi – wykonawcy osobiste spełnienie świadczenia. Próba odpowiedzi na postawione pytania musi być poprzedzona bardziej szczegółowym przedstawieniem tych regulacji szczególnych, które mogłyby stanowić pewien wzorzec unormowania o bardziej ogólnym zakresie.

Przygotowując opracowanie, posłużono się metodą dogmatyczno-prawną i prawnoporównawczą, odnoszącą się do przepisów prawa wewnętrznego, do konwencji międzynarodowych zawierających ujednolicone normy prawa prywatnego oraz aktów prawa krajowego i unijnego. Uwzględnione zostały poglądy sformułowane w krajowej i zagranicznej literaturze przedmiotu.

---

<sup>1</sup> Taką kwalifikację w sposób najbardziej uzasadniony prezentują (Goik, 1975, s. 94-98; Górski, 1999, s. 114-116; Stec, 2005, s. 77-78).

## 8.2. Sytuacja prawna wierzyciela wobec dłużnika posługującego się podwykonawcą i samego podwykonawcy w prawie polskim

Wierzyciel uprawniony do świadczenia wynikającego z umowy zawartej z dłużnikiem nie ma zasadniczo żadnych uprawnień odnoszących się do podwykonawcy. Stosunek umowny pomiędzy dłużnikiem a jego podwykonawcą, o ile nie zostanie ukształtowany jako *pactum in favorem tertii* (Bednarek, 2006, s. 904; Machnikowski, 2004, s. 958), nie daje wierzycielowi podstaw ani do dochodzenia wobec podwykonawcy roszczenia o wykonanie świadczenia, ani też do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, wynikających z niewykonania lub nienależytego wykonania tego świadczenia. Jest to konsekwencją względnego charakteru wierzytelności, będących treścią stosunków wynikających z zawartych umów zobowiązaniowych.

Oznacza to, że roszczenia z nich wynikające mogą być dochodzone wyłącznie wobec drugiej strony umowy. Wierzyciel może zatem kierować swoje żądania wobec dłużnika, a ten ostatni – wobec podwykonawcy. Dłużnik odpowiada za swojego podwykonawcę tak jak za własne działania lub zaniechania (art. 474 k.c.), co powoduje, że nie może uwolnić się od odpowiedzialności, powołując się na zachowanie należytej staranności przy wyborze podwykonawcy. Nie może również uwolnić się od odpowiedzialności, powołując się na okoliczność powierzenia czynności osobie profesjonalnie zajmującej się świadczeniem określonych usług. Dłużnik ponosi zatem ryzyko nieprawidłowych czynów swoich podwykonawców (por. Radwański i Olejniczak, 2020, s. 353). Zasada ta nie ogranicza się wyłącznie do działań i zaniechań wybranego przez siebie podwykonawcy, ale także odnosi się do wszelkich dalszych podwykonawców, choćby powierzenie im wykonania przewozu pozostawało poza wolą i wiedzą dłużnika<sup>2</sup>.

Od powyższej zasady prawo polskie przewiduje kilka wyjątków o różnym jednak charakterze. W niektórych sytuacjach przewiduje się odejście od zasady odpowiedzialności dłużnika za podwykonawcę według formuły „tak jak za swoje własne czyny” na rzecz zasady winy domniemanej w wyborze. Przykładami takiej wyjątkowej regulacji są przepis art. 799 k.c. dotyczący odpowiedzialności spedytora za przewoźników (których jednak nie można uznawać za podwykonawców spedytora) i dalszych spedytorów (Wesołowski, 2007, s. 139-150), przepis art. 738 § 1 k.c. dotyczący odpowiedzialności przyjmującego zlecenie w sytuacji, gdy możliwość powierzenia wykonania świadczenia zastępcy wynika z umowy, ze zwyczaju albo gdy do takiego powierzenia jest zmuszony, a jednocześnie zawiadomił niezwłocznie dającego zlecenie o osobie i miejscu zamieszkania swojego zastępcy, a także postanowienie art. 840 § 1 k.c. prze-

<sup>2</sup> Porównaj uchwałę SN z 25.02.1986 r., III CZP 2/86, dotyczącą odpowiedzialności biura podróży za czyny zagranicznych osób trzecich, którymi się posługuje w wykonaniu zobowiązań, z głosem K. Wesołowskiego, Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych 1988, poz. C 28.

widujące podobne rozwiązanie w odniesieniu do zastępcy przechowawcy. Odejście od zasady odpowiedzialności według formuły „jak za własne działania lub zaniechania” ma wyjątkowy charakter, podyktowane jest szczególnymi cechami świadczenia lub okolicznościami jego wykonywania i nie może być wzorcem dla bardziej ogólnych rozwiązań.

Bardziej interesujące jest natomiast odejście od zasady, że roszczenia odszkodowawcze wynikające z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez podwykonawcę muszą być dochodzone według łańcucha łączących poszczególne podmioty stosunków zobowiązaniowych. W prawie polskim wyjątek od zasady, o której mowa, wprowadzono właśnie w odniesieniu do zastępcy przyjmującego zlecenie i przechowawcy, niezależnie od tego, czy spełnione zostały warunki powierzenia wykonywania świadczeń wynikających z tych umów, czy też nie (art. 738 § 2 k.c., art. 840 § 2 k.c.). Przepisy regulujące to zagadnienie przewidują też solidarną odpowiedzialność przyjmującego zlecenie i jego zastępcy wobec dającego zlecenie oraz przechowawcy i jego zastępcy względem składającego za wykonanie świadczenia, ale jedynie w sytuacji, gdy zleceniobiorca lub przechowawca ponoszą odpowiedzialność za czynności swego zastępcy jak za własne czynności. To ostatnie zastrzeżenie jest konsekwencją wspomnianego wyżej odejścia od zasady odpowiedzialności za zastępcę jak za własne czynności przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów art. 738 § 1 k.c. i art. 840 § 1 k.c.

Ograniczenie możliwości bezpośredniego dochodzenia roszczeń wobec zastępców dłużnika wyłącznie do powyższych sytuacji nie ma głębszego uzasadnienia. Nietrudno zauważyć, że rozwiązania te w prawie polskim odniesiono do stosunków prawnych, w których występuje element szczególnego zaufania. Nie wydaje się jednak, aby uzasadniał on, podobnie jak i wynikający z niego nakaz osobistego (co do zasady) wykonania świadczenia, takie ograniczenie.

### **8.3. Sytuacja prawna dłużnika wobec jego podwykonawcy**

Kodeks cywilny nie reguluje kwestii związanych z dochodzeniem roszczeń pomiędzy dłużnikiem a jego podwykonawcą. Ustawodawca wychodził zapewne z założenia, że brak tu szczególnych cech stosunku prawnego łączącego te osoby w porównaniu ze stosunkiem łączącym każdego innego wierzyciela i dłużnika. O ile takie postawienie sprawy nie budzi wątpliwości co do roszczenia o wykonanie zobowiązania, o tyle praktyka pokazuje, że można mieć wątpliwości co do jego poprawności w przypadku roszczeń odszkodowawczych będących konsekwencją niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania.

Zagadnieniem spornym jest tu bowiem już sama kwestia przesłanki dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, jaką jest szkoda. Chodzi o odpowiedź na pytanie,

czy naprawienie szkody wyrządzonej wierzycielowi przez dłużnika stanowi warunek konieczny skutecznego dochodzenia roszczeń wobec podwykonawcy, czy też szkodą stanowiącą przesłankę odpowiedzialności podwykonawcy jest już sam dług spoczywający na dłużniku wobec jego kontrahenta. Choć problem ten nie był całościowo omawiany w polskiej nauce prawa (zob. Zagrobelny, 2009, s. 571-581), z istniejących opracowań oraz z orzecznictwa można jednak wyciągnąć wniosek, że kwestia jest w różny sposób rozstrzygana. Część autorów przyjmuje, że sam dług w majątku dłużnika, będący korelatem roszczenia odszkodowawczego przysługującego wierzycielowi, niezależnie od wymagalności roszczenia, jest równoznaczny ze szkodą umożliwiającą dochodzenie roszczeń od podwykonawcy (Rudnicki, 2007, s. 208; Wyrok SN z 1.02.2006, V CSK 86/05, OSP 2007, Nr 2, poz. 13; Zagrobelny, 2006, s. 283; Zagrobelny, 2009, s. 575-576). W orzecznictwie zajmowane jest też stanowisko, zgodnie z którym o szkodzie można mówić dopiero wówczas, gdy roszczenie wierzyciela wobec dłużnika jest wymagalne (zob. Uchwała SN z 10.07.2008 r., III CZP 62/08, MoP 2008, Nr 16, 842). Przy spełnieniu tych przesłanek dłużnik – wykonawca mógłby dochodzić roszczeń od swojego podwykonawcy, niezależnie od tego, czy sam już szkodę wyrządzoną kontrahentowi naprawił. Rozwiązanie najdalej idące wprowadza wymóg faktycznego zaspokojenia wierzyciela dla skutecznego dochodzenia roszczeń pomiędzy dłużnikiem a podwykonawcą (zob. Wyrok SN z 13.01.1962, 2 CR 1116/60, OSPIKA 1963, Nr 3, poz. 65; Wyrok SA w Krakowie z 6.03.1991 r., I ACr 24/91, OSA 1991, Nr 4, poz. 23).

Nie jest celem tego opracowania zajęcie stanowiska w dyskusji, o której mowa. Wydaje się poza tym, że rozważania podejmowane *in abstracto* niekoniecznie muszą się sprawdzać w konkretnych przypadkach. Przykładowo, w relacjach wynikających z umowy przewozu szkód w przesyłce dochodzą osoby mające tzw. prawo do rozporządzania przesyłką (którego nie można utożsamiać z czynnościami rozporządzającymi w ogólnym sensie), które z kolei mogą być związane różnymi węzłami prawnymi z innymi osobami mającymi tytuł prawny do rzeczy stanowiących przesyłkę. Typową sytuacją jest taka, w której rolę nadawcy lub odbiorcy przesyłki pełni spedytor, działający wobec przewoźnika we własnym imieniu, ale na rachunek swojego zleceniodawcy, którym jest sprzedawca lub kupujący przewożone rzeczy. Choć sam spedytor może być dłużnikiem swojego zleceniodawcy (art. 799 k.c.), należy przyjąć, że jego roszczenie wobec przewoźnika ma charakter samodzielny i jest niezależne od wcześniejszego naprawienia szkody swojemu zleceniodawcy. Podobne stanowisko należałoby zająć także w sytuacji, gdy w roli nadawcy przesyłki występuje inny przewoźnik, który w celu wykonania zawartej przez siebie umowy posługuje się przewoźnikiem podwykonawcą<sup>3</sup>. Decydujące w pewnym sensie jest tu samo pojęcie szkody

<sup>3</sup> Porównaj stanowisko austriackiego Obersten Gerichtshof (Sąd Najwyższy) zawarte w wyroku z 20.06.2000, Transportrecht 2001, 79, w którym sąd wyjaśnił, że taka linia orzecznictwa austriackiego ukształtowana została od wyroku Obersten Gerichtshof z 1996 r. (4 Ob. 2336/96z), w którym

sprowadzone do utraty, ubytku lub uszkodzenia przewożonych rzeczy (niejako w oderwaniu od pozostałego majątku). Kwestia nie jest jednak jednolicie rozstrzygana<sup>4</sup>.

Problem dotyczy także momentu początkowego biegu terminu przedawnienia roszczeń przysługujących dłużnikom – wykonawcom wobec swoich podwykonawców. Brakuje zasadniczo regulacji prawnych wprowadzających odrębne terminy przedawnienia w relacjach pomiędzy dłużnikiem a jego podwykonawcą. Stawia to w trudnej sytuacji dłużników, zwłaszcza wówczas, gdy przewidziane są krótkie terminy przedawnienia, których bieg został „oderwany” od wymagalności roszczenia. Tam, gdzie zostały wprowadzone takie unormowania, budzą one uzasadnione kontrowersje. Przykładem są przepisy dotyczące terminów przedawnienia roszczeń pomiędzy przewoźnikami zaangażowanymi w przewóz. W Kodeksie cywilnym zawarto unormowanie dotyczące szczególnego terminu przedawnienia roszczeń przysługujących przewoźnikowi „przeciwko innym przewoźnikom, którzy uczestniczyli w przewozie”. Termin ten wynosi sześć miesięcy od dnia, w którym przewoźnik naprawił szkodę, albo od dnia, w którym wytoczono przeciwko niemu powództwo (art. 793 k.c.). Regulacje odpowiadające treści art. 789 § 1 k.c. i art. 793 k.c. zawarte są też w art. 5 i art. 75 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe (Ustawa z dnia 15 listopada 1984...), dalej jako Prawo przewozowe lub pr. przew. Przewidziany tam 6-miesięczny termin na wytoczenie powództwa, w sytuacji, gdy biegnie on od wytoczenia powództwa przeciwko pierwszemu przewoźnikowi – biorąc pod uwagę terminy rozpatrywania spraw w sądach – nie spełnia oczekiwanej roli (zob. Wesołowski, 2006, s. 253-264).

#### **8.4. Regulacja sytuacji wierzyciela i przewoźnika posługującego się podwykonawcami w międzynarodowym prawie przewozowym**

Problem specyficznej sytuacji prawnej wynikającej z posługiwania się podwykonawcami zauważony został w międzynarodowym prawie przewozowym<sup>5</sup>. Na gruncie konwencji międzynarodowych, regulujących umowę przewozu w różnych gałęziach

---

sąd, odchodząc od dotychczas prezentowanego stanowiska, przyjął, że szkoda w relacji pomiędzy osobą uprawnioną a pierwszym przewoźnikiem powstaje w tym samym czasie jak szkoda w relacji pomiędzy tym przewoźnikiem a jego podwykonawcą. Sąd wyraźnie podkreślił, że pierwszy przewoźnik może dochodzić roszczeń odszkodowawczych niezależnie od tego, czy sam naprawił szkodę. Zasady te odnoszą się do relacji pomiędzy dalszymi podwykonawcami.

<sup>4</sup> Zob. (Wesołowski, 2020, s. 407), a także stanowiska zajęte w pracach: (Górski i Żabski, 1990, s. 274; Kolarski, 2002, s. 144; Szanciło, 2008, s. 384-385).

<sup>5</sup> Uwagi oparto na konwencjach dotyczących przewozu towarów. Chodzi o następujące konwencje: Konwencję o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9.05.1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158), zmienioną Protokołem wileńskim z 3 czerwca 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674), przy czym do przewozu towarów odnosi się załącznik B. Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów (CIM), dalej RU/CIM; dwie konwencje lotnicze: warszawską – tj. Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu

transportu, wykształciła się zresztą specyficzna terminologia. Przewoźnik zawierający umowę z pierwotnym nadawcą określany jest mianem przewoźnika umownego a jego podwykonawca – przewoźnika faktycznego<sup>6</sup>. Przewoźnik umowny, który ma wobec przewoźnika faktycznego status nadawcy, odpowiada za działania i zaniechania swoich podwykonawców tak jak za swoje własne czyny (art. 27 § 1 RU/CIM, art. II konwencji z Guadalajary, art. 40 konwencji montrealskiej, art. 3 CMR). Dotyczy to także czynów, które w innych okolicznościach mogłyby być traktowane nie jako działania przy wykonywaniu zobowiązania, lecz „przy okazji” wykonywania zobowiązania (np. przywłaszczenie przewożonego towaru, por. Wyrok SA w Warszawie z 21.02.2013 r., VI ACa 1095/12, [http://orzeczenia.waw.sa.gov.pl/content/\\$N/15450000003003\\_VI\\_ACa\\_001095\\_2012\\_Uz\\_2013-02-21\\_001](http://orzeczenia.waw.sa.gov.pl/content/$N/15450000003003_VI_ACa_001095_2012_Uz_2013-02-21_001), dostęp 18.05.2021). Niektóre konwencje zawierają także postanowienia wprowadzające odrębne reguły dotyczące przedawnienia roszczeń pomiędzy przewoźnikiem umownym a przewoźnikiem faktycznym (art. 24 ust. 4 CMNI<sup>7</sup>).

Najbardziej interesującym rozwiązaniem, występującym obecnie w większości międzynarodowych konwencji przewozowych<sup>8</sup>, jest solidarna odpowiedzialność przewoźnika umownego i przewoźnika faktycznego (podwykonawcy) za szkody spowodowane przez tego ostatniego. Po raz pierwszy w sposób szczególny unormowano sytuację przewoźnika faktycznego wobec pierwotnej strony umowy konwencją z Guadalajary, uzupełniającą konwencję warszawską. Konwencja ta, będąca wzorcem dla późniejszych analogicznych regulacji, przewiduje bowiem, że skarga o odszkodowanie, dotycząca przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego, może być wniesiona, według wyboru powoda, przeciwko temu przewoźnikowi lub przeciwko przewoźnikowi umownemu albo jednemu i drugiemu, łącznie lub oddzielnie.

---

lotniczego z 12.10.1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49), zmienioną Protokołem haskim z 28 września 1955 r. (Dz. U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189), uzupełnioną Konwencją o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny z dnia 18.09.1961 r., inaczej konwencją z Guadalajary (Dz. U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167) i montrealską – Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235); Konwencję o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z 19.05.1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.). Przedstawiana w opracowaniu możliwość dochodzenia roszczeń bezpośrednio wobec przewoźników faktycznych przewidziana jest jednak także w przepisach dotyczących przewozu osób, w tym w rozporządzeniach unijnych.

<sup>6</sup> Pojęcia „przewoźnik umowny” i „przewoźnik faktyczny” występują w konwencjach lotniczych – konwencji z Guadalajary i montrealskiej. W RU/CIM użyto określeń przewoźnik umowny (kontraktowy) i przewoźnik-podwykonawca. W CMR nie używa się tych terminów.

<sup>7</sup> Konwencja w sprawie umowy przewozu ładunków żegluga śródlądową, sporządzona w Budapeszcie 22.06.2001 r., której Polska nie ratyfikowała, zwana dalej CMNI, określana także mianem konwencji budapeszteńskiej.

<sup>8</sup> Rozwiązania takiego nie przewiduje CMR, co tłumaczy także brak w tej konwencji przepisów regulujących odrębnie termin przedawnienia pomiędzy przewoźnikiem umownym a podwykonawcą (zob. Wesołowski, 2013, s. 722-728).

Konwencja z Guadalajary wyartykułowała ponadto szereg związanych z tym reguł, z których najważniejsze to normy stanowiące że:

- działania lub zaniechania przewoźnika umownego nie mogą poddać przewoźnika faktycznego odpowiedzialności przekraczającej granice przewidziane w konwencji, a także że żadna specjalna umowa, w myśl której przewoźnik umowny przyjmuje zobowiązania niewynikające z tej konwencji, ani żadna specjalna deklaracja interesu w dostawie (zwiększająca odpowiedzialność przewoźnika), nie będą wywierać skutków w stosunku do przewoźnika faktycznego, jeżeli nie wyraził on na to zgody;
- każda osoba działająca za przewoźnika faktycznego lub za przewoźnika umownego, jeżeli udowodni, że działała w wykonaniu swych funkcji, może powoływać się na ograniczenia odpowiedzialności, jakie mają zastosowanie do przewoźnika;
- całkowita kwota odszkodowania, która może być uzyskana od przewoźnika faktycznego oraz od przewoźnika umownego, a także od osób za nich działających w wykonaniu swoich funkcji, nie może przekraczać najwyższego odszkodowania, którego można dochodzić bądź od przewoźnika umownego, bądź od przewoźnika faktycznego;
- skarga o odszkodowanie powinna być wniesiona według wyboru powoda bądź przed jeden z sądów, do których może być wniesiona skarga przeciw przewoźnikowi umownemu, bądź przed sąd miejsca zamieszkania przewoźnika faktycznego lub miejsca głównej siedziby jego przedsiębiorstwa.

Analogiczne rozwiązania przyjęte zostały w konwencji montrealskiej (art. 39-48), częściowo także w znowelizowanej konwencji kolejowej (art. 27 RU/CIM) oraz w konwencji dotyczącej żeglugi śródlądowej (art. 4, ust. 5 CMNI). Rozwiązanie takie przyjmowane jest również przez niektóre systemy prawa wewnętrznego (§ 437 HGB, Handelsgesetzbuch – niemiecki kodeks handlowy). Przyjęta konstrukcja odpowiedzialności obu przewoźników doznaje jednak niekiedy pewnych odstępstw w stosunku do modelowych rozwiązań. I tak z przepisu art. 45 § 7 RU/CIM wynika, że jeżeli osoba uprawniona ma do wyboru między jednym lub kilkoma przewoźnikami a przewoźnikiem podwykonawcą, jej prawo wyboru wygasa z chwilą wytoczenia powództwa przeciwko jednemu z tych przewoźników.

## **8.5. Korzyści wynikające z rozwiązań przyjętych w międzynarodowym prawie przewozowym**

Ogólna ocena rozwiązań przyjętych w międzynarodowym prawie przewozowym w odniesieniu do kwestii związanych z podwykonawstwem jest pozytywna. Nie bez znaczenia jest tu zapewne okoliczność, że dotyczy ona rozwiązań kształtowanych przez wiele dziesięcioleci, a nie jest odpowiedzią na doraźną potrzebę praktyki gospodarczej.



Zalety wprowadzenia solidarnej odpowiedzialności przewoźnika umownego i faktycznego (podwykonawcy) za szkody spowodowane przez tego ostatniego, a co za tym idzie – możliwości bezpośredniego dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec podwykonawcy są niewątpliwie zarówno dla wierzyciela, jak i dla samego przewoźnika umownego. W przypadku tego pierwszego omawiane rozwiązanie ogranicza ryzyko nieuzyskania odszkodowania wskutek niewypłacalności dłużnika, daje też możliwość dochodzenia roszczeń przed sądem właściwym dla podwykonawcy. W odniesieniu do samego przewoźnika umownego przyjęte rozwiązanie w wielu przypadkach umożliwi rozliczenie szkody bez jego udziału. Ma też ono bardziej ogólny walor. Skraca drogę dochodzenia roszczeń odszkodowawczych w celu ostatecznego naprawienia szkody, ogranicza liczbę procesów, a tym samym czas i koszty z tym związane.

Trudno jednocześnie dostrzec w omawianym rozwiązaniu jakieś pogorszenie sytuacji samego podwykonawcy. Choć dochodzi tu do przełamania zasady, że umowa wywołuje wyłącznie skutki *inter partes*, nie stwarza to ryzyka naruszenia zasady bezpieczeństwa obrotu. Zasadniczo podwykonawcy powinno być obojętne, wobec kogo ponosi odpowiedzialność za wykonanie świadczenia lub skutki jego niewykonania (nienależytego wykonania). Można tu dopatrzeć się pewnej analogii do cesji wierzytelności, która co do zasady nie wymaga zgody dłużnika, właśnie ze względu na to, że nie prowadzi do zmiany jego sytuacji.

Odwołanie się do formuły odpowiedzialności solidarnej powoduje także, że nieaktualny staje się spór o charakter roszczenia pomiędzy przewoźnikiem umownym a jego podwykonawcą. W przypadku gdy dłużnik i podwykonawca ponoszą solidarną odpowiedzialność wobec wierzyciela, roszczenie to niewątpliwie ma charakter regresowy. Daje to gwarancję podwykonawcy, że z tymi samymi roszczeniami nie mogą skutecznie występować wobec niego dwa różne podmioty. Roszczenie dłużnika wobec podwykonawcy zaistnieje dopiero po zapłacie odszkodowania na rzecz wierzyciela (osoby uprawnionej według terminologii prawa przewozowego). Uniemożliwia to wzbogacenie się dłużnika kosztem podwykonawcy, co niejednokrotnie ma miejsce w przypadku, gdy dłużnik wyegzekwuje roszczenie odszkodowawcze przysługujące mu wobec podwykonawcy, a sam szkody wyrządzonej wierzycielowi z tych czy innych względów nie naprawi (np. na skutek skutecznego podniesienia zarzutu przedawnienia).

W tej sytuacji pozytywnie należy ocenić także istnienie przepisów dotyczących szczególnych terminów przedawnienia roszczeń pomiędzy tymi przewoźnikami, choć co do konkretnej regulacji można mieć zastrzeżenia (Wesołowski, 2006, s. 253-264; Wesołowski, 2020, s. 408-410).

## 8.6. Podsumowanie

W świetle powyższych uwag można zadać sobie pytanie o sens i możliwość zastosowania rozwiązania przewidującego solidarną odpowiedzialność dłużnika i jego podwykonawcy wobec wierzyciela w innych stosunkach umownych. Rozwiązanie sprawdzi się od dziesięcioleci w międzynarodowym prawie przewozowym. Zaczyna zresztą wypierać inną tradycyjną konstrukcję tego prawa, jaką jest przewóz sukcesywny (zob. Glass, 2003, s. 72-95; Lamont-Black, 2017, s. 8-21). Można zatem postawić pytanie, dlaczego nie znajduje zastosowania także w innych relacjach umownych.

Wydaje się, że decydujące znaczenie ma obawa przed naruszeniem konstrukcji zobowiązania jako stosunku, z którego wynikają prawa o względnym charakterze. Interesujące jednak jest to, że polski ustawodawca zdecydował się na odejście od powyższej konstrukcji w innej sytuacji, bardziej kontrowersyjnej z punktu widzenia zasady bezpieczeństwa obrotu. Chodzi o solidarną odpowiedzialność inwestora i wykonawcy robót budowlanych wobec podwykonawcy za wynagrodzenie tego ostatniego, uregulowaną w treści art. 647<sup>1</sup> k.c. Nowelizacja tego przepisu, przeprowadzona Ustawą z 7 kwietnia 2017 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia dochodzenia wierzytelności, nie usuwa zastrzeżeń konstrukcyjnych. W szczególności brakuje odpowiedzi na pytania dotyczące relacji pomiędzy długiem inwestora i wykonawcy. W orzecznictwie (zob. Wyrok SN z 11.01.2008, V CSK 179/07, OSNZZD 2008, Nr 4, poz. 100) przesądzona została kwestia niemożliwości powoływania się przez inwestora w sporze z podwykonawcą na zarzut wykonania zobowiązania wobec wykonawcy, co wydaje się oczywiste w świetle celu art. 647<sup>1</sup> k.c.<sup>9</sup> Otwarte pozostaje pytanie, czy i w jakim zakresie inwestor może się bronić przed roszczeniami podwykonawcy zarzutami służącymi osobiście wykonawcy, w tym zarzutem potrącenia (analogicznie do pozycji poręczyciela – art. 883 k.c.) (zob. Szostak, 2008, s. 17). Ponadto brakuje normy pozwalającej na zaliczenie świadczenia spełnionego przez inwestora na rzecz podwykonawcy na poczet świadczenia należnego wykonawcy. Już uświadomienie sobie tego, że podwykonawca może domagać się zapłaty wynagrodzenia od inwestora także wtedy, gdy ten spełnił w całości świadczenie na rzecz wykonawcy, pokazuje, że zaliczenie takie nie zawsze jest zresztą możliwe. Rodzi się wówczas pytanie o sposób wzajemnych rozliczeń pomiędzy dłużnikami solidarnymi (inwestorem i wykonawcą). Jeśli kwestia nie zostanie unormowana umownie<sup>10</sup>, powinna być rozstrzygnięta w świetle postanowienia art. 376 k.c., co może prowadzić do rozwiązań wręcz

<sup>9</sup> Dlatego też nie należałoby wyciągać zbyt daleko idących wniosków ze słownej wykładni art. 647<sup>1</sup> § 3 k.c., gdzie jako granicę odpowiedzialności inwestora wskazuje się kwotę wynagrodzenia **należnego** (podkreślenie aut.) wykonawcy. Inaczej mówiąc, okoliczność, że wykonawcy już się nie należy, bo jego wynagrodzenie zostało przez inwestora zapłacone, nie prowadzi do zwolnienia się inwestora z odpowiedzialności wobec podwykonawcy.

<sup>10</sup> Postulat regulacji zagadnienia w umowie zgłasza Strzępka (2013, s. 1113).

absurdalnych (repartycja w częściach równych). Widać to zwłaszcza w sytuacji, gdy rozliczenia mają wielopoziomowy charakter (z udziałem dalszych podwykonawców)<sup>11</sup>. Wskazuje to na wadliwość całej zastosowanej konstrukcji<sup>12</sup>. W celu osiągnięcia rozwiązań aksjologicznie akceptowalnych konieczne jest sięganie po dodatkowe instytucje, których zastosowanie może budzić wątpliwości z teoretyczno-prawnego punktu widzenia (bezpodstawne wzbogacenie, wstąpienie w miejsce zaspokojonego wierzyciela, zob. Wyrok SN z 17.02.2011 r. IV CSK 293/10, Legalis nr 354211).

W świetle powołanej regulacji art. 647<sup>1</sup> k.c. niezrozumiałe wydaje się to, że inwestor, który odpowiada solidarnie z wykonawcą za wynagrodzenie podwykonawcy, ponosząc przy tym ryzyko podwójnej zapłaty wynagrodzenia za roboty wykonane przez podwykonawcę nie ma możliwości dochodzenia roszczeń wobec tego ostatniego. Wprowadzenie takiego rozwiązania równoważyłoby w pewnym sensie sytuację inwestora w stosunku do podwykonawcy. Dawałoby możliwość potrącenia wzajemnych wierzytelności (z tytułu wynagrodzenia podwykonawcy i odszkodowania należnego inwestorowi czy też z tytułu obniżenia ceny na podstawie przepisów o rękojmi).

Ale i w przypadku innych umów o świadczenie usług, w których nie występuje problem odpowiedzialności wierzyciela świadczenia charakterystycznego za wynagrodzenie podwykonawcy tego świadczenia, proponowane rozwiązanie wydaje się całkowicie uzasadnione. Oczywiście regulacja musiałaby być pełniejsza. W szczególności chodzi o postanowienia uniemożliwiające „przenoszenie” na podwykonawcę rozszerzonej umownie odpowiedzialności dłużnika wobec wierzyciela oraz o unormowanie kwestii dochodzenia roszczeń regresowych pomiędzy wykonawcą a podwykonawcą, w tym terminu przedawnienia. Przepisy międzynarodowych konwencji przewozowych mogłyby tu służyć za pewien wzorzec. Kwestią, która wymagałaby bliższej analizy, jest to, w odniesieniu do których konkretnie typów umów rozwiązanie powyższe mogłoby być stosowane. Szczegółowa analiza tego problemu wykracza jednak poza ramy niniejszego opracowania.

## Literatura

- Bednarek, M. (2006). W: E. Łętowska (red.), *System prawa prywatnego. Prawo zobowiązań – część ogólna*, t. 5. Warszawa: C.H. Beck.
- Glass, D. A. (2003). Successive carriage and the new CIM rules: A successful succession? *Business Law International*, 4(1), 72-95.
- Goik, H. (1975). *Umowa przewozu przesyłek w transporcie lądowym jako rodzaj umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej*. Katowice: Uniwersytet Śląski.

<sup>11</sup> Na ten aspekt wskazują m.in. (Klich, 2010, s. 330; Szostak, 2008, s. 17; Zagrobelny, 2013, s. 254-255).

<sup>12</sup> Zagrobelny (2013, s. 250) wskazuje, że już zastosowanie konstrukcji odpowiedzialności jak współdłużnicy solidarni (jak to ma miejsce w przypadku odpowiedzialności poręczyciela – art. 881 k.c.), a nie odpowiedzialności solidarnej, pozwoliłoby na uniknięcie repartycji w częściach równych i umożliwiłoby zastosowanie instytucji wstąpienia w miejsce zaspokojonego wierzyciela.

- Górski, W. (1999). Charakter prawny umowy o przewóz towarów. W: *Księga pamiątkowa dla uczczenia pracy naukowej Profesora Kazimierza Kruczalaka, Gdańskie Studia Prawnicze*, t. V. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 107-120.
- Górski, W. i Żabski, A. (1990). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
- Klich, G. (2010). Solidarna odpowiedzialność inwestora i generalnego wykonawcy z tytułu zapłaty wynagrodzenia za roboty budowlane wykonane przez podwykonawcę. *Monitor Prawniczy*, (6).
- Kolarski, A. (2002). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.F. Müller.
- Lamont-Black, S. (2017). The concept of the successive CMR carrier on trial. *European Journal of Commercial Contract Law*, 9(1-2), 8-21.
- Machnikowski, P. (2004). W: E. Gniewek (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Radwański, Z. i Olejniczak, A. (2020). *Zobowiązania – część ogólna*. Warszawa: C.H. Beck.
- Rudnicki, S. (2007). Odpowiedzialność z tytułu wypełnienia weksla in blanco niezgodnie z porozumieniem wekslowym. W: J. Jastrzębski (red.), *Odpowiedzialność odszkodowawcza*. Warszawa: C.H. Beck.
- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kraków: Zakamycze.
- Strzępka, J. (2013). W: *System prawa handlowego*, t. 5. Warszawa: C.H. Beck.
- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Szostak, R. (2008). O potrzebie uchylenia art. 647<sup>1</sup> k.c. *Przegląd Prawa Handlowego*, (6), 12-18.
- Wesołowski, K. (1988). Glosa do uchwały SN z 25.02.1986 r., III CZP 2/86, Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych, poz. C 28.
- Wesołowski, K. (2006). Przedawnienie roszczeń w stosunkach między przewoźnikami. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, (393), *Problemy Transportu i Logistyki*, (2), 253-264.
- Wesołowski, K. (2007). Odpowiedzialność spedytora za czynności powierzone innym osobom. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, (423), *Problemy Transportu i Logistyki*, (3), Szczecin, 139-150.
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Wesołowski, K. (2020). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski i K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Zagobelny, K. (2006). O okolicznościach kształtujących odszkodowawczą odpowiedzialność dłużnika. *Acta Universitatis Wratislaviensis. Prawo*, 300, 273-291.
- Zagobelny, K. (2009). W sprawie szkody występującej pod postacią zwiększenia się pasywów poszkodowanego. *Acta Universitatis Wratislaviensis. Prawo*, 308, 571-581.
- Zagobelny, K. (2013). *Odpowiedzialność inwestora z umowy o roboty budowlane*. Warszawa: C.H. Beck.

## Akty prawne

- Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49), zmieniona Protokołem haskim z dnia 28 września 1955 r. (Dz. U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189)
- Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 z późn. zm.)
- Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny sporządzona w Guadalajarze dnia 18 września 1961 r. (Dz. U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167)

Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158), zmieniona Protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674)

Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235)

Konwencja w sprawie umowy przewozu ładunków żeglugą śródlądową, sporządzona w Budapeszcie 22 czerwca 2001 r. (nieratyfikowana przez Polskę)

Ustawa z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia dochodzenia wierzytelności (Dz. U. z 2017 r., poz. 933)

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1740 z późn. zm.)

Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 8)