

Dorota Ambrożuk-Wesołowska¹

Uniwersytet Szczeciński

ORCID ID: 0000-0003-2828-2049

GŁOSA DO WYROKU SĄDU NAJWYŻSZEGO Z DNIA 27 SIERPNIĄ 2019 R., V CSK 191/18 (GŁOSA CZĘŚCIOWO KRYTYCZNA)

ABSTRACT

Gloss to the judgment of the Polish Supreme Court of August 27, 2019 – case file no. V CSK 191/18 (partially critical)

In the judgment under review, the Polish Supreme Court considered, inter alia, the problem of distinguishing a contract of forwarding from a contract of carriage, as well as the determination of the currency of compensation payable by the forwarder and the carrier performing carriage to which the CMR Convention applies. The Polish Supreme Court held that the CMR Convention does not regulate the issue of the currency of compensation. On the other hand, in the case of compensation due from the freight forwarder, it is accepted that the currency of compensation is the currency of the contract. The latter two theses of the Polish Supreme Court must be criticised, although the in casu decision itself must be agreed with.

Keywords: forwarding contract, contract of carriage, CMR, currency of compensation

Słowa kluczowe: umowa spedycji, umowa przewozu, CMR, waluta odszkodowania

¹ Radca prawny, doktor nauk prawnych, adiunkt na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego, członek Zespołu Badawczego Cywilnoprawnych Problemów Obrotu Gospodarczego. Adres e-mail do kontaktu: dorota.ambrozuk-wesolowska@usz.edu.pl.

Teza 1²: W umowie spedycji powinny zostać oznaczone: przesyłka, rodzaj i zakres usługi spedycyjnej oraz wynagrodzenie należne spedytora. Usługi spedycyjne mają bowiem charakter fachowej pomocy w obsłudze towarowej. Jeżeli zatem strony umawiają się *de facto* na przewóz przesyłki towarowej, umowa nie jest umową spedycji, lecz umową przewozu.

Teza 2: Konwencja CMR³ nie reguluje kwestii waluty, w jakiej powinno być dochodzone roszczenie odszkodowawcze od przewoźnika.

Teza 3: Jeżeli świadczenie główne w umowie jest wyrażone w walucie polskiej, to również świadczenie odszkodowawcze z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania tej umowy powinno zostać spełnione w tej walucie (art. 358 § 1 k.c.⁴).

1. Wprowadzenie

Głosowanym wyrokiem Sąd Najwyższy uwzględnił w części skargę kasacyjną powoda – towarzystwa ubezpieczeń i reasekuracji (X), uchylając wyrok sądu apelacyjnego w stosunku do jednego z pozwanych, tj. spółki E – spedytora (dalej: E), i przekazując temu sądowi sprawę do ponownego rozpoznania. W pozostałej części, tj. w stosunku do drugiego z pozwanych – przewoźnika (dalej: K), oddalił skargę kasacyjną.

Niniejsza glosa odnosi się jedynie do niektórych problemów, do których ustosunkował się Sąd Najwyższy w ww. wyroku, a które mogą powstać w przypadku dochodzenia roszczeń z umowy spedycji czy umowy międzynarodowego przewozu towarów. Zgadzając się z wydanym przez Sąd Najwyższy rozstrzygnięciem *in casu*, niektóre tezy tegoż sądu zasługują na krytykę.

2. Stan faktyczny sprawy

W sprawie, której zapadł ww. wyrok, powód, będący ubezpieczycielem niewystępującej w sprawie spółki G na podstawie generalnej umowy ubezpieczenia ładunków w transporcie międzynarodowym, uznał wyrażone w euro roszczenie tej spółki z tytułu kradzieży towarów i przelał na jej rzecz stosowną kwotę odszkodowania przeliczoną na złote polskie. Następnie, na podstawie art. 828 § 1 k.c., wystąpił solidarnie (ewentualnie *in solidum*) przeciwko pozwanym, wyrażając żądanie pozwu w złotych polskich. Dopiero w trakcie procesu, na wypadek uwzględnienia podnoszonego przez pozwanych

² Tezy przygotowane przez autora glosy.

³ 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 ze zm.).

⁴ Ustawa z dnia 26 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1360 ze zm.).

zarzutu naruszenia zasady walutowości, powód sformułował swoje żądanie także w kwocie euro.

Z pierwszym z pozwanych – spółką E, ubezpieczona spółka G zawarła ramową umowę, której przedmiotem było świadczenie przez E usług związanych z organizowaniem przewozów miedzy transportem samochodowym do odbiorców krajowych i zagranicznych, w tym znalezienie właściwego przewoźnika. Pozwany E nie mógł jednak „odsprzedawać” przewozów na giełdach internetowych. Jego obowiązkiem było też m.in. zapewnienie, aby przewoźnicy przestrzegali instrukcji, które E otrzymał od G. Pozwany E zlecił wykonanie przewozu spółce K – przewoźnikowi (drugiemu pozwanemu), z którym stale współpracował. Nie poinformował go jednak o zakazie „zbycia przewozu” na internetowych giełdach transportowych ani nie nakazał wykonania przewozu samodzielnie. K powierzył wykonanie przewozu innemu przewoźnikowi wyszukanemu za pośrednictwem platformy internetowej, po uprzednim sprawdzeniu jego licencji, odpisu z rejestru oraz ubezpieczenia. Towar podjęty w miejscu załadunku nie dotarł do miejsca przeznaczenia, a sprawców kradzieży nie ustalono.

3. Rozstrzygnięcia sądów powszechnych

Na podstawie tak ustalonego stanu faktycznego sąd okręgowy oddalił powództwo w stosunku do obu pozwanych. Uznał, że żądanie wyartykułowane w złotych polskich było niezasadne, gdyż roszczenie nabyte przez powoda jest zasadniczo tym samym roszczeniem, które przysługiwało poszkodowanemu G wobec osoby odpowiedzialnej, a to było wyrażone w euro, okoliczność zaś, że powód sam wypłacił odszkodowanie w złotych polskich, nie ma tu znaczenia. W odniesieniu natomiast do żądania zasądzenia należności w euro uznał, że zasadny był zarzut przedawnienia roszczenia (art. 32 ust. 1 zd. 1 konwencji CMR). Roszczenie wyrażone w euro było także przedawnione w stosunku do pozwanego spedytora E, na podstawie art. 803 § 1 i 2 k.c. Zdaniem sądu okręgowego świadczenia pieniężne wyrażone w różnych walutach są zaś świadczeniami rodzajowo odmiennymi. Stąd określenie świadczenia pieniężnego w innej walucie stanowi przedmiotową zmianę powództwa, a żądanie w euro jako wniesione po upływie terminu przedawnienia nie wywołało przerwania jego biegu.

W odniesieniu do pozwanego K sąd okręgowy oddalił powództwo także z tego względu, że na gruncie konwencji CMR nie jest dopuszczalne bezpośrednie dochodzenie roszczeń przez nadawcę przesyłki (a tym samym subrogowanego ubezpieczyciela) wobec przewoźnika podwykonawcy.

Sąd apelacyjny co do zasady podzielił stanowisko sądu okręgowego i oddalił apelację powoda. Uznał jednak, odmiennie niż sąd okręgowy, że spółka G nie była w relacji z pozwanym przewoźnikiem K nadawcą towaru, gdyż nie była stroną umowy przewozu z K. Umowę taką z K zawarła pozwana E i nie wynikało z niej, aby E działała w imieniu G. Powód nie wykazał przy tym, aby E przelał swoje uprawnienia względem K na G, a zatem powód nie mógł nabyć takiego roszczenia na podstawie art. 828 § 1 k.c.

4. Rozstrzygnięcie Sądu Najwyższego i jego ocena

Rozpatrując skargę kasacyjną powoda, Sąd Najwyższy w pierwszej kolejności rozstrzygnął o charakterze umowy łączącej G z E, gdyż przesądzało to nie tylko o zastosowaniu właściwych przepisów prawa, ale także rzutowało na pozycję procesową pozwanego K. W trakcie procesu zaś podnoszone było, że jest to umowa przewozu, a nie spedycji, jak to przyjęły *a priori* sądy niższych instancji.

Kwestia rozróżnienia obu ww. umów była już niejednokrotnie przedmiotem orzeczeń, w tym Sądu Najwyższego⁵, jak i przedmiotem wypowiedzi przedstawicieli doktryny⁶, wciąż jednak w praktyce wywołuje problemy. W niniejszej sprawie Sąd Najwyższy, mając na uwadze *essentialia negotii* umowy spedycji w postaci zobowiązania się spedytora do wysłania albo do odbioru przesyłki na zlecenie klienta, ewentualnie wykonania innej czynności związanej z jej przewozem za określonym wynagrodzeniem, doszedł do słusznego wniosku, że skoro przedmiotem tej umowy było zobowiązanie się E do zorganizowania przewozu, polegające na wyborze przewoźnika, za który to wybór E odpowiadał, co wynikało wprost z treści umowy, a następnie zawarcie z takim wybranym przewoźnikiem umowy przewozu, to pomiędzy G a E zawarta została umowa spedycji, a nie umowa przewozu. Do umowy tej nie miała zatem zastosowania konwencja CMR. Przepisy tej konwencji nie miały w konsekwencji zastosowania także w relacji pomiędzy powodowym ubezpieczycielem a pierwszym z pozwanych – E, także z tego względu, że spedytor sam nie wykonywał przewozu, do czego był uprawniony na mocy art. 800 k.c. Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego nie wynikało również, aby pozwany spedytor E, zawierając umowę międzynarodowego przewozu towarów z pozwanym K, czynił to jako pełnomocnik G. Należało zatem przyjąć, że spedytor E, zawierając umowę przewozu z K, działał we własnym imieniu. W konsekwencji roszczenie z tytułu umowy przewozu przeciwko K mogło przysługiwać wyłącznie nadawcy jako stronie umowy przewozu, czyli E. Skoro zaś E nie przelał tego roszczenia na G lub X, to tym samym powodowemu ubezpieczycielowi X nie przysługiwało prawo dochodzenia roszczenia z tytułu umowy przewozu przeciwko K. Sąd Najwyższy uznał zatem, że skarga kasacyjna w odniesieniu do pozwanego przewoźnika była bezzasadna. Powyższa ocena relacji zachodzących pomiędzy wymienionymi podmiotami zasługuje na pełną aprobatę.

Skoro G z pozwanym E łączyła umowa spedycji, a drugi z pozwanych – przewoźnik K – nie posiadał legitymacji biernej do występowania w procesie, to również zasadnie Sąd Najwyższy uznał, że konwencja CMR nie ma w ogóle zastosowania w sprawie. Pomimo tego sąd ten zawarł w uzasadnieniu wyroku stwierdzenia odnoszące się do tej konwencji. Uznał mianowicie, że konwencja CMR nie reguluje waluty, w jakiej powinno być dochodzone roszczenie odszkodowawcze. W jej art. 23 ust. 1 określono sytuacje, w których przewoźnik odpowiada, oraz rodzaje tzw. szkód transportowych. W ust. 3 tego

⁵ Zob. np. wyrok SN z 23 maja 2018, IV CSK 425/17 czy z dnia 20 lutego 2018 r., V CSK 205/17.

⁶ Zob. K. Wesołowski, *Kwalifikacja prawna umów zawieranych w transporcie samochodowym*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, „Problemy Transportu i Logistyki” 2015, nr 31, s. 181–193; T. Szanciło, *Status prawny spedytora jako przewoźnika w przewozie drogowym przesyłek towarowych*, „Przegląd Sądowy” 2012, nr 11–12, s. 112–123.

artykułu wprowadzono górny limit odszkodowania, odwołując się do 8,33 jednostki rachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto, w ust. 7 podano zaś definicję tej jednostki. Jednocześnie w tym ostatnim ustępie, jak również w art. 27 ust. 2 CMR, określono zasady przeliczania kwoty odszkodowania na walutę państwową. Te przepisy nie regulują natomiast waluty, w jakiej świadczenie powinno zostać spełnione, lecz pozwalają jedynie ustalić, czy kwota odszkodowania nie przekracza limitu ustalonego w konwencji CMR. Generalną zasadą jest bowiem ograniczenie kwoty odszkodowania należnego od przewoźnika, a wprowadzenie jednolitej jednostki rachunkowej pozwala na ujednoczenie zasad wyliczenia tego limitu. Nie przesądza to jednak o walucie, w jakiej powinno zostać zapłacone odszkodowanie. Podstawowe znaczenie ma tu art. 358 § 1 k.c.

Wobec powyższego wyводу Sądu Najwyższego, jak również twierdzenia zawartego w tezie 3, przynajmniej w odniesieniu do umowy przewozu, a w szczególności umowy przewozu międzynarodowego, regulowanego prawem konwencyjnym, nie można przejść bezkrytycznie. Choć bowiem postanowienia konwencji CMR rzeczywiście nie stanowią wprost, w jakiej walucie powinno być dochodzone odszkodowanie od przewoźnika, w związku ze szkodą powstałą w przewożonym towarze, nie oznacza to, że na gruncie ww. przepisów, bez odwoływania się do prawa wewnętrznego (tu art. 358 § 1 k.c.), waluty takiej nie da się ustalić. W przypadku konwencji międzynarodowych (a taką jest konwencja CMR) należy bowiem pamiętać o zasadzie autonomicznej wykładni jej postanowień, nakazującej interpretację postanowień konwencji w oderwaniu od znaczenia pojęć i instytucji występujących w krajowych porządkach prawnych⁷. Na autonomiczną wykładnię konwencji międzynarodowych, w tym CMR, wielokrotnie powoływał się także Sąd Najwyższy⁸ w innych sprawach.

W przypadku konwencji CMR kwestię ustalenia odszkodowania – jego wysokości, ale również waluty, można rozstrzygnąć w oparciu o postanowienia art. 23 CMR, w szczególności jego ust. 1 i 2. Zgodnie z art. 23 ust. 1 CMR odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. Przepis art. 23 ust. 2 CMR (który Sąd Najwyższy zupełnie pominał) stanowi zaś, że wartość tę określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości. Przepisy powyższe wprost określają, według jakiej wartości, miejsca i okresu (najczęściej dnia, chyba że czynności związane z przyjęciem towaru do przewozu trwają dłużej) oblicza się odszkodowanie oraz według jakich cen⁹. Skoro ww. przepisy odwołują się do cen z dnia i miejsca nadania do przewozu, to oczywiste jest, że ceny te są wyrażone w określonej walucie. W dobie gospodarki rynkowej

7 Na konieczność autonomicznej wykładni międzynarodowych konwencji przewozowych zwracają uwagę D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Międzynarodowe konwencje przewozowe*, Szczecin 2019, s. 150. Odnośnie do autonomicznej wykładni umów międzynarodowych w ogólności zob. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego*, Warszawa 2008, s. 397 oraz 441–443.

8 Zob. np. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 8 października 2020 r., II CSK 773/18; z dnia 26 listopada 2019 r., IV CSK 415/18; z dnia 7 marca 2017 r., II CSK 242/16.

9 Por. J. Theunis, *The Liability of Carrier by Road in Roll On-Roll of Traffic*, [w:] *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, red. J. Theunis, London–New York–Hamburg–Hongkong 1987, s. 98–99.

i przy powszechnej wymienialności walut ceny takie, niezależnie od tego, czy są to ceny giełdowe czy rynkowe, nie muszą być przy tym wyrażone w walucie państwa nadania towaru do przewozu. W przypadku ceny giełdowej będzie to zatem cena obowiązująca na giełdzie towarowej, na której obszarze oddziaływania towar został nadany do przewozu¹⁰. W przypadku bieżącej ceny rynkowej jest to najczęściej cena, za którą dowolny podmiot nabywa określony towar, przy czym nie powinny tu być uwzględniane opusty i rabaty, o ile są udzielane jedynie wybranym podmiotom¹¹. Należy jednak brać pod uwagę wartość, jaką dana rzecz ma na określonym szczeblu obrotu (sprzedaż hurtowa czy detaliczna, obrót krajowy czy zagraniczny). Zwłaszcza w przypadku obrotu zagranicznego, choć nie tylko, ceny mogą – o ile przepisy danego państwa na to pozwalają – być wyrażone w walucie innej niż waluta państwa nadania towaru do przewozu. W przypadku braku ceny rynkowej, co w praktyce ma miejsce niezwykle rzadko, zwykła wartość towaru z dnia i miejsca nadania towaru do przewozu będzie zazwyczaj określona w walucie państwa nadania towaru do przewozu.

Na podstawie przepisu art. 23 ust. 1 i 2 CMR możliwe jest zatem ustalenie nie tylko wysokości odszkodowania, ale także waluty, w jakiej powinno być wyrażone. Rację ma natomiast Sąd Najwyższy, że przepis art. 23 ust. 3 CMR określa jedynie górny limit odszkodowania (a nie jego walutę), a przepis art. 27 ust. 2 CMR określa zasady przeliczenia kwoty odszkodowania, gdy nie jest ona wyrażona w walucie państwa, gdzie żąda się zapłaty, na walutę tego państwa, tj. według kursu dnia i miejsca wypłaty odszkodowania. Jednakże i w takim przypadku, jeżeli dane służące za podstawę do obliczenia odszkodowania według kryteriów, o których mowa w art. 23 ust. 1 i 2 CMR, są wyrażone w walucie obcej, samo żądanie zapłaty odszkodowania powinno być sformułowane w tej walucie, ale z zaznaczeniem, że żądana kwota powinna być wypłacona w przeliczeniu na walutę krajową, według kursu z dnia i miejsca wypłaty odszkodowania. Także sąd zasądający w takim przypadku odszkodowanie powinien je zasądzić w walucie obcej, zamieszczając w wyroku obowiązek dokonania przeliczenia na walutę krajową według kursu z dnia i miejsca wypłaty odszkodowania¹².

Na gruncie umowy przewozu przyjęcie, że jeżeli główne świadczenie pieniężne (przewoźne, fracht) jest wyrażone w walucie polskiej, to również świadczenie odszkodowawcze z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania tej umowy, polegające na powstaniu szkody w przewożonym towarze, powinno zostać spełnione w tej walucie z powołaniem się na przepis art. 358 § 1 k.c., a więc z zastosowaniem klauzuli waluty zobowiązania (waluty umowy), jest nieuzasadnione także z innego względu. Umowa przewozu zawierana jest pomiędzy nadawcą a przewoźnikiem. Odbiorca (z wyjątkiem

¹⁰ Por. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013, s. 519–520; H. Jesser-Huß, [w:] *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, red. B. Czerwenka, R. Herber, München 2009, s. 1062.

¹¹ Por. I. Koller, *Transportrecht*, München 2013, s. 1111; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowa...*, s. 520–521, T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika w drogowym przewozie przesyłek towarowych*, Warszawa 2013, s. 352.

¹² Tak słusznie K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego...*, s. 574; por. także D. Ambrożuk, [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015, s. 349–350.

sytuacji, gdy nadawcą i odbiorcą jest ten sam podmiot) nie jest stroną tego stosunku. Jest osobą trzecią w odniesieniu do tego stosunku. Nie ma on najczęściej wglądu w treść umowy przewozu. Waluta przewoźnego, na jaką umówiły się strony umowy przewozu (nadawca i przewoźnik), nie tylko nie jest zazwyczaj objęta wiedzą odbiorcy, ale również nie ma dla odbiorcy żadnego znaczenia. Jedynym elementem faktycznym łączącym go z tym stosunkiem jest towar (jego cena, wartość), który powinien mu zostać dostarczony, a w praktyce bardzo często to odbiorca jest podmiotem uprawnionym do dochodzenia od przewoźnika odszkodowania za szkodę w towarze¹³. Brak racjonalnych argumentów przemawiających za tym, aby taki odbiorca zmuszony był do dochodzenia roszczenia w walucie kontraktu (umowy przewozu), którego nie jest stroną i która to umowa go nie wiąże.

Nie można także zgodzić się ze stwierdzeniem Sądu Najwyższego, że podstawowe znaczenie dla określenia waluty odszkodowania ma art. 385 § 1 k.c. Na jego podstawie dłużnik może spełnić świadczenie w złotych polskich także wówczas, gdy wierzyciel żąda od niego zapłaty w innej walucie. Powyższy przepis w żaden sposób nie określa jednak waluty długu, tj. waluty, w której dług powinien być wyrażony. Przepis art. 358 § 1 k.c. określa jedynie walutę płatności (walutę, w której dłużnik może spełnić świadczenie, zwalniając się skutecznie z zobowiązania), którą należy odróżnić od waluty długu¹⁴, a które to rozróżnienie zdaje się umknęło Sądowi Najwyższemu.

W przypadku konwencji CMR waluta długu powinna być ustalona – jak to już wyżej wskazano – z uwzględnieniem art. 23 ust. 1 i 2 CMR. Stąd też przyjętej przez Sąd Najwyższy tezy, że jeżeli świadczenie główne w umowie jest wyrażone w określonej walucie, to również świadczenie odszkodowawcze z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania tej umowy powinno zostać spełnione w tej walucie, nie można automatycznie przenosić na odszkodowania należne osobie uprawnionej od przewoźnika z tytułu szkód w substancji towaru (przesyłki).

Automatyczne stosowanie waluty zobowiązania (waluty umowy) jako determinującej walutę świadczenia odszkodowawczego – z powołaniem się na art. 358 § 1 k.c. – budzi wątpliwości także w odniesieniu do roszczeń odszkodowawczych przysługujących stronie umowy spedycji (ewentualnie podmiotowi, który wstępuje w prawa tej strony, jak ma to miejsce w niniejszym przypadku) od spedytora, który w sposób nienależyty zorganizował transport, w konsekwencji czego doszło do szkody w przewożonym towarze. Widać to np. w przypadku, gdy umowę spedycji zawiera ze spedytorem właściciel towaru, który zapłacił za niego cenę w innej walucie niż waluta przysługującego spedytorowi wynagrodzenia. Jest dość oczywiste, że szacując szkodę powstałą w jego majątku, będzie on odnosił się do waluty, którą przyszło mu zapłacić za uszkodzony czy też skradziony towar, a art. 358 § 1 k.c. – jak już wyżej wskazano – nie określa waluty długu odszkodowawczego

¹³ Zob. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 10 września 2020 r., II CSK 125/19; z dnia 14 kwietnia 2016 r., II CSK 338/15.

¹⁴ Na konieczne rozróżnienie waluty długu i waluty płatności zwraca słusznie uwagę G. Żmij, *Waluta odszkodowania w międzynarodowym obrocie handlowym. Analiza prawnoporównawcza ze szczególnym uwzględnieniem nowych prywatnych kodyfikacji prawa umów*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2000, z. 4, s. 805.

ciążącego na dłużniku (tu spedytorze), a co za tym idzie nie nakazuje przeliczania waluty szkody na walutę kontraktu (tu umowy spedycji). Użyty przez Sąd Najwyższy argument, że skoro obowiązek naprawienia szkody kontraktowej stanowi element zobowiązania, które zostało naruszone, to świadczenie polegające na naprawieniu szkody z tego tytułu przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powinno być określone w walucie zobowiązania, jest nieprzekonujący. Nie zmienia tego powołanie się przez Sąd Najwyższy na dwa wcześniejsze wyroki tegoż sądu (oba z dnia 14 kwietnia 2016 r., II CSK 445/15 i II CSK 447/15), w których sąd ten stwierdził, że waluta zobowiązania w zakresie, w jakim determinuje ona walutę świadczenia polegającego na zapłacie odszkodowania za szkodę kontraktową, może być inna niż waluta zobowiązania wyznaczająca walutę świadczenia głównego wtedy, gdy strony w sposób wyraźny określiły walutę zobowiązania w obu tych zakresach. Ta ostatnia teza zapadła bowiem w obu ww. orzeczeniach na tle zupełnie odmiennych stanów faktycznych, dotyczących dochodzenia przez kupującego od sprzedawcy kary umownej z tytułu nienależytego wykonania umowy sprzedaży kukurydzy i na tle tych orzeczeń nie budzi wątpliwości.

Rozstrzygając o dopuszczalności dochodzenia przez powodowego ubezpieczyciela odszkodowania w złotych polskich, Sąd Najwyższy przyjął, że było ono dopuszczalne, gdyż w umowie łączącej spółkę G z pozwanym spedytorem E w przypadku przewozów zagranicznych stawka wynagrodzenia spedytora za przewozy zagraniczne określona została w walucie, ale zgodnie z umową podlegała przeliczeniu na złote polskie w celu zapłaty spedytorowi. Sąd Najwyższy uznał zatem, że walutą zobowiązania jest złoty polski. Na marginesie jedynie wskazać należy, że i ta konstatacja budzi wątpliwości, gdyż można tu zasadnie bronić poglądu, że skoro stawka wynagrodzenia była określona w walucie, to ta waluta była walutą umowy (zobowiązania), a złoty polski był jedynie walutą płatności. Takiego rozróżnienia dokonał Sąd Najwyższy we wcześniejszym wyroku z dnia 14 kwietnia 2016 r., II CSK 447/15, przywoływanym zresztą w glosowanym wyroku, dochodząc do odmiennych wniosków i uznając za zasadne dochodzenie odszkodowania według waluty umowy, a nie waluty płatności, czyli złotych polskich.

Należy zauważyć, że Sąd Najwyższy w niniejszej sprawie, odwołując się do waluty zobowiązania (waluty umowy), przyjął jedną z możliwych koncepcji ustalenia waluty odszkodowania, funkcjonującą przede wszystkim obok koncepcji waluty szkody (waluty będącej co do zasady miernikiem majątku poszkodowanego w chwili wyrządzenia szkody)¹⁵. Pierwsza z tych koncepcji wydaje się najbardziej adekwatna w tych przypadkach, gdy obowiązek odszkodowawczy wstępuje w miejsce pierwotnego zobowiązania pieniężnego (np. w miejsce należnego wynagrodzenia, przewoźnego, honorarium autorskiego, należności z tytułu opłat licencyjnych¹⁶). W większości jednak wypadków właściwa dla ustalenia odszkodowania będzie waluta szkody. Koncepcja oparta na walucie szkody jest bowiem zasadniczo najlepszym miernikiem uszczerbku poniesionego przez osobę poszkodowaną czy uprawnioną (nadawcę albo odbiorcę) na gruncie przepisów prawa

¹⁵ Problematykę tę szeroko przedstawia G. Żmij, *Waluta odszkodowania...*, gdzie obok koncepcji waluty zobowiązania i waluty szkody wymienione zostały także koncepcje waluty państwa statutu kontraktowego, waluty *forum*, waluty obowiązującej w państwie zamieszkania lub siedziby wierzyciela waluty.

¹⁶ *Ibidem*, s. 824 wraz z literaturą tam podaną.

przewozowego¹⁷. Pozwala ona na zrekompensowanie szkody zgodnie z zasadą pełnego odszkodowania, która – pomimo licznych wyjątków – obowiązuje również na gruncie prawa przewozowego¹⁸.

5. Podsumowanie

Rozstrzygając o walucie odszkodowania i biorąc pod uwagę istniejące różne koncepcje ustalenia tej waluty, powinno się dokonywać trafności oceny wyboru danej koncepcji, a co za tym idzie waluty odszkodowania dochodzonego przez stronę powodową, rozpatrując każdy przypadek indywidualnie i kierując się przede wszystkim zasadą pełnej kompensacji szkody (chyba że przepisy przewidują odstępstwo od tej zasady).

Możliwość wyboru powinna być jednak wykluczona, gdy walutę odszkodowania przewidują wprost przepisy prawa albo gdy z przepisów tych da się taką walutę wyinterpretować, a także w przypadku dokonania przez strony kontraktu umownego wyboru waluty odszkodowania (o ile jest to prawnie dopuszczalne). W tym ostatnim przypadku wybór waluty odszkodowania winien jednak wiązać strony kontraktu, a nie osoby trzecie, jeśli to one są uprawnione do żądania odszkodowania.

Odrębną kwestią pozostaje również to, czy w dobie wymienialności walut w oparciu o rzeczywiste ceny rynkowe, a nie „sztucznie” utrzymywane kursy, sama zmiana waluty przy niezmienionej podstawie faktycznej i prawnej powinna być traktowana jako zmiana powództwa¹⁹. Kwestia ta jednak wykracza poza ramy niniejszej glosy.

17 Por. G. Żmij, *Waluta odszkodowania...*, s. 838–839.

18 Zob. D. Ambrożuk, *Full Compensation for Damage in International Carriage Law with Regard to the Carriage of Goods – Rule or Exception?*, „Teka Komisji Prawniczej PAN Oddział w Lublinie”, vol. XIV, 2021, no. 2.

19 Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 października 2019 r., IV CSK 654/18.

Bibliografia

- Ambrożuk D., *Full Compensation for Damage in International Carriage Law with Regard to the Carriage of Goods – Rule or Exception?*, „Teki Komisji Prawniczej PAN Oddział w Lublinie”, vol. XIV, 2021, no. 2.
- Ambrożuk D., Dąbrowski D., Wesołowski K., *Międzynarodowe konwencje przewozowe*, Szczecin 2019.
- Ambrożuk D., [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015.
- Czepelak M., *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego*, Warszawa 2008.
- Jesser-Huß H., [w:] *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, red. B. Czerwenka, R. Herber, München 2009.
- Koller I., *Transportrecht*, München 2013.
- Szanciło T., *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika w drogowym przewozie przesyłek towarowych*, Warszawa 2013.
- Szanciło T., *Status prawny spedytora jako przewoźnika w przewozie drogowym przesyłek towarowych*, „Przegląd Sądowy” 2012, nr 11–12, s. 112–123.
- Theunis J., *The Liability of Carrier by Road in Roll On-Roll of Traffic*, [w:] *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, red. J. Theunis, London–New York–Hamburg–Hongkong 1987.
- Wesołowski K., *Kwalifikacja prawna umów zawieranych w transporcie samochodowym*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, „Problemy Transportu i Logistyki”, 2015, nr 31.
- Wesołowski K., *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013.
- Żmij G., *Waluta odszkodowania w międzynarodowym obrocie handlowym. Analiza porównawcza ze szczególnym uwzględnieniem nowych prywatnych kodyfikacji prawa umów*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego”, rok IX: 2000, z. 4.