

DANIEL DĄBROWSKI

Forma zastrzeżenia dotyczącego opóźnienia dostawy na gruncie art. 30 ust. 3 konwencji CMR. Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 26 stycznia 2024 r., II CSKP 1971/22

Form of reservation concerning delay in delivery under Article 30(3) of the CMR Convention. Commentary on the judgment of the Supreme Court of 26 January 2024, II CSKP 1971/22

Abstract

The commentary concerns the judgment of the Supreme Court of 26 January 2024, in which the Court interpreted Article 30(3) of the CMR Convention. This provision stipulates that a reservation concerning delay in delivery must be made “in writing” within 21 days. The Court held that the form “in writing” means that a statement with an original signature must be submitted, which excludes, *inter alia*, e-mail as an effective form of reservation. The author of the commentary criticises this position, arguing that the Court’s interpretation is too restrictive and does not take into account the function to be fulfilled by the provision in question. In the author’s opinion, a correct interpretation in accordance with the rules of the Vienna Convention on the Law of Treaties and taking into account the dynamic development of communication methods in recent years leads to the conclusion that electronic communication can, in principle, be treated as equivalent to the “in writing” form.

KEYWORDS: CMR convention, delay in delivery, form of statements, electronic communication, interpretation of international treaties

SŁOWA KLUCZOWE: konwencja CMR, opóźnienie dostawy, forma oświadczeń, komunikacja elektroniczna, wykładnia traktatów międzynarodowych

DANIEL DĄBROWSKI – doktor habilitowany nauk prawnych, profesor Uniwersytetu Szczecińskiego, ORCID – 0000-0003-3072-5267,
e-mail: daniel.dabrowski@usz.edu.pl

[HTTPS://DOI.ORG/10.36128/5XC71X04](https://doi.org/10.36128/5XC71X04)

1 | Wprowadzenie

Sprawy dotyczące konwencji CMR^[1] są stosunkowo często przedmiotem orzeczeń Sądu Najwyższego. Świadczy to z jednej strony o istotnym znaczeniu tej konwencji w obrocie, z drugiej zaś o problemach z interpretacją jej postanowień. W glosowanym wyroku z 26 stycznia 2024 r., II CSKP 1971/22^[2], Sąd Najwyższy zajął się wykładnią art. 30 ust. 3 CMR. Zgodnie z tym przepisem „Opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy”. Sąd musiał rozstrzygnąć dwie kwestie: po pierwsze, czy skierowanie do przewoźnika zastrzeżenia e-mailem spełnia wymóg formy pisemnej; po drugie, czy skuteczne jest zastrzeżenie, które zostało wysłane do przewoźnika jeszcze przed postawieniem towaru do dyspozycji odbiorcy. W odniesieniu do pierwszego zagadnienia Sąd wyraził pogląd negatywny, uznając, że zastrzeżenie, o którym mowa w art. 30 ust. 3, wymaga formy pisemnej z oryginalnym podpisem osoby uprawnionej. Co do drugiej kwestii, Sąd stwierdził, że nie budzi wątpliwości możliwość skierowania zastrzeżenia, gdy towar znajduje się jeszcze w transporcie, lecz gdy opóźnienie już wystąpiło, jest względnie oczywiste, że nieuchronnie ono wystąpi.

Pogląd Sądu Najwyższego dotyczący drugiej kwestii jest w pełni trafny, tak jak i trafne jest jego uzasadnienie odwołujące się do funkcji zastrzeżenia polegającej na stabilizacji stosunków prawnych. Ze stanowiskiem Sądu Najwyższego dotyczącym formy zastrzeżenia nie sposób się jednak zgodzić. Glosa została poświęcona jedynie tej części rozważań Sądu, które dotyczą problemu formy.

Zwrócić trzeba uwagę, że mimo wejścia w życie w stosunku do Polski protokołu dodatkowego do konwencji CMR dotyczącego elektronicznego listu przewozowego^[3], który to protokół – jak się wydaje – rozstrzyga

¹ Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r., Nr 49, poz. 238 z późn. zm., zwana dalej CMR).

² OSNC 2024 nr 10, poz. 100.

³ Protokół dodatkowy do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący elektronicznego listu przewozowego sporządzony w Genewie 20 lutego 2008 r. (Dz.U. z 2019 r., poz. 1487, zwany dalej protokołem dodatkowym).

wątpliwości dotyczące formy zastrzeżenia^[4], zagadnienie, którym zajął się Sąd Najwyższy, nadal może mieć istotne znaczenie. Nie wszystkie kraje, które są stronami konwencji CMR, są jednocześnie stronami protokołu dodatkowego^[5]. Może być zatem tak, że sąd polski będzie rozstrzygał spór dotyczący umowy przewozu podlegającej reżimowi konwencji CMR z wyłączeniem protokołu dodatkowego^[6]. Niezależnie od tego zagadnienie, którym zajął się Sąd Najwyższy, ma szerszy wymiar i dotyczy podstawowych reguł interpretacji konwencji międzynarodowych unifikujących prawo prywatne. Także z tego względu zasługuje ono na uwagę.

2 | Stan faktyczny

Stan faktyczny sprawy nie był skomplikowany. Powódka, będąca przewoźnikiem, domagała się od pozwanego zapłaty wynagrodzenia za wykonanie trzech przewozów międzynarodowych. W toku jednego z przewozów (z Niemiec na Słowację) doszło do opóźnienia dostawy: zamiast 20 marca 2014 r., przesyłka została dostarczona 22 marca 2014 r. Przyczyną opóźnienia było zatrzymanie transportu w trakcie kontroli drogowej z powodu braku odpowiedniego zezwolenia na przewóz ładunku ponadgabarytowego. Pozwany, powołując się na opóźnienie i roszczenia otrzymane od swoich kontrahentów z odrębnego niż przewóz stosunku prawnego, poinformował powódkę drogą elektroniczną o poniesionych kosztach. Powiadomienie to zostało skierowane do przewoźnika 20 marca 2014 r., a zatem przed faktyczną dostawą, przy czym miało ono formę wiadomości e-mail, z której wynikało, że klient końcowy zgłosił opóźnienie. Następnie 25 kwietnia 2014 r., przesłano zestawienie faktur związanych z opóźnieniem,

⁴ Sprawa rozpoznawana przez Sąd Najwyższy dotyczyła przewozu sprzed wejścia w życie protokołu dodatkowego. Co do tego czy protokół rozstrzyga wszystkie wątpliwości por. uwagi w dalszej części glosy dotyczące tego czy komunikaty elektroniczne wymagają opatrzenia bezpiecznym podpisem elektronicznym.

⁵ Na dzień 16 lipca 2025 r. stronami konwencji CMR jest 58 państw, a protokołu dodatkowego – 30 państw.

⁶ Pomijam w tym miejscu sporne zagadnienie dotyczące tego, kiedy protokół dodatkowy znajduje zastosowanie do umowy przewozu. Por. na ten temat Krzysztof Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR* (Warszawa: Wolters Kluwer, 2013), 36-39.

a 29 kwietnia 2014 r. wystawiono fakturę obciążającą powódkę kosztami w wysokości 16 400,82 euro. Powódka zakwestionowała zarówno zasadność, jak i wysokość tych kosztów, pozwany natomiast złożył oświadczenie o potrąceniu i zapłacił powódce jedynie nadwyżkę wynagrodzenia, która pozostała po potrąceniu.

Sąd Rejonowy w pierwszym wyroku w sprawie w całości uwzględnił powództwo, uznając, że potrącenie nie było skuteczne, m.in. z tego powodu, że zastrzeżenie dotyczące opóźnienia powinno być dokonane w formie pisemnej z własnoręcznym podpisem. Sąd Okręgowy, rozpoznając apelację od tego wyroku, uchylił w całości wyrok sądu I instancji, wyrażając pogląd prawny o dopuszczalności złożenia zastrzeżenia w postaci wiadomości e-mail. Uzasadniając ten pogląd, Sąd ten wskazał, że do takich wniosków prowadzi dynamiczna wykładnia przepisów konwencji CMR, uwzględniająca rozwój techniki oraz praktykę obrotu, w którym „znakomita większość transakcji odbywa się na podstawie mailowej wymiany korespondencji”. Rozpoznając sprawę po uchyleniu wyroku Sąd Rejonowy ponownie zasądził całą żadaną kwotę, przyjmując tym razem, że zastrzeżenie dokonane przez pozwanego nie było skuteczne, m.in. ze względu na to, że zostało dokonane jeszcze przed faktyczną dostawą. Tego zapatrywania nie podzielił Sąd Okręgowy przy rozpoznawaniu kolejnej apelacji, przyjmując – w wyroku z dnia 20 lipca 2020 r.^[7] – że nie można odmówić pozwanemu prawa do notyfikowania opóźnienia w sytuacji, gdy wiadomo już, że transport nie nastąpi na czas.

Od wyroku Sądu Okręgowego powód złożył skargę kasacyjną do Sądu Najwyższego rozstrzygniętą glosowanym wyrokiem.

3 | Ocena stanowiska Sądu Najwyższego

3.1. Metoda wykładni postanowień konwencji CMR

Docenić należy to, że Sąd Najwyższy poprzedził rozważania merytoryczne uwagami o charakterze metodologicznym. Kwestia konieczności autonomicznej wykładni konwencji CMR była już podkreślana we wcześniejszych

⁷ Wyrok Sądu Okręgowego w Opolu z dnia 20 lipca 2020 r., VI Ga 285/19, Legalis 3087253.

orzeczeniach tego sądu^[8]. Po raz pierwszy jednak, jak się wydaje, rozstrzygając spór dotyczący konwencji CMR, Sąd Najwyższy przywołał przepisy art. 31-33 konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów^[9] dotyczące interpretacji umów międzynarodowych^[10]. Rozważania Sądu Najwyższego w tym zakresie mogą stanowić cenną wskazówkę dla sądów niższych instancji.

W uwagach metodologicznych Sąd Najwyższy przywołał wyraźnie art. 31 k.p.t. zawierający tzw. ogólną regułę interpretacji, zgodnie z którą „Traktat należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście oraz w świetle jego przedmiotu i celu”. Warto przypomnieć jeszcze o dwóch istotnych regułach. Po pierwsze, zgodnie z art. 32 k.p.t., dokonując

⁸ Por. w szczególności wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 2017 r., II CSK 242/16, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 listopada 2019 r., IV CSK 415/18, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 października 2020 r., II CSK 773/18. Na temat znaczenia autonomicznej wykładni konwencji ujednolicających prawo prywatne patrz w szczególności Roderick J.C. Munday, „The Uniform Interpretation of International Conventions” *International and Comparative Law Quarterly*, 27 (1978): 450-459; Martin Gebauer, „Uniform Law, General Principles and Autonomous Interpretation” *Uniform Law Review*, No. 4 (2020): 683-705; João Ribeiro-Bidaoui, „The International Obligation of the Uniform and Autonomous Interpretation of Private Law Conventions: Consequences for Domestic Courts and International Organisations” *Netherlands International Law Review*, Vol. LXVII (2020): 139-168; David A. Glass, „Review of Issues regarding the interpretation of CMR for CMR-AC” *Transportrecht*, No. 2 (2023): 68-78.

⁹ Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r. (Dz.U. z 1990 r., Nr 74, poz. 439, zwana dalej k.p.t.).

¹⁰ Sąd Najwyższy trafnie przy tym stwierdził, że przepisy te należy stosować odpowiednio ze względu na to, że konwencja wiedeńska weszła w życie już po ratyfikacji przez Polskę konwencji CMR i wskazał jednocześnie, że zawarte w konwencji wiedeńskiej zasady dotyczące interpretacji traktatów stanowiły kodyfikację wcześniejszych norm zwyczajowych. Zgodnie z art. 4 k.p.t. „Bez uszczerbku dla stosowania jakichkolwiek norm sformułowanych w niniejszej konwencji, którym traktaty podlegałyby na podstawie prawa międzynarodowego, niezależnie od konwencji, konwencję stosuje się jedynie do traktatów zawartych przez państwa po wejściu niniejszej konwencji w życie w odniesieniu do tych państw”. W literaturze bezsporne jest jednak, że konwencja skodyfikowała normy zwyczajowe w zakresie interpretacji traktatów, w związku z czym można jej przepisy stosować do traktatów zawartych przez państwa wcześniej, zgodnie z art. 4 *in principio* k.p.t. Por. na ten temat np. Richard K. Gardiner, *Treaty Interpretation* (Oxford-New York: Oxford University Press 2015), 13-16; Christopher J. Borgen, „Resolving Treaty Conflicts” *George Washington International Law Review*, Vol. XXXVII (2005): 601-602; Liliana E. Popa, *Patterns of Treaty Interpretation as Anti-Fragmentation Tools* (Cham: Springer International Publishing 2018), 122. Również z preambuły k.p.t. wynika, że stanowi ona kodyfikację zwyczajowego prawa traktatów (tiret 7 preambuły).

interpretacji traktatu, można odwołać się do tzw. uzupełniających środków interpretacji (art. 32 k.p.t.). Wśród tych środków wyraźnie wskazano prace przygotowawcze do traktatu (*travaux préparatoires*) oraz okoliczności jego zawarcia. Jak wskazuje się w literaturze, istotne znaczenie mogą mieć także m.in. orzeczenia sądów krajowych wydawane na podstawie określonego traktatu^[11]. Korzystanie z dorobku orzeczniczego państw obcych nie jest proste ze względu na trudność w dotarciu do źródeł, ograniczenia językowe, brak spójności orzecznictwa. Podążanie drogą wytyczoną przez sądy innych państw, jeśli taka istnieje, wspiera jednak jednolitość stosowania traktatów, co w świetle ich celów jest szczególnie pożądane. Odwołanie się do środków uzupełniających może pełnić dwie funkcje – potwierdzić znaczenie ustalone na podstawie ogólnej reguły interpretacji albo doprowadzić do odmiennej wykładni w ściśle określonych przypadkach^[12].

Warto również przypomnieć o zasadzie dokonywania wykładni w oparciu o języki autentyczne traktatu (art. 33 k.p.t.). Polskie tłumaczenie traktatu powinno być zatem jedynie punktem wyjścia. W każdym przypadku należy zatem sprawdzić, czy tłumaczenie to jest dokładne i czy oddaje znaczenie wynikające z tekstu w języku (językach) autentycznych. Z tego względu interpretacja konwencji jest zwykle trudniejsza niż w przypadku przepisów prawa krajowego, zwłaszcza gdy dana konwencja została sporządzona w więcej niż jednym języku autentycznym, a nie wskazano, który tekst jest rozstrzygający^[13].

W kontekście problemu, przed którym stanął Sąd Najwyższy, warto przypomnieć także zasadę tzw. dynamicznej (ewolucyjnej) wykładni traktatów. Zasada ta nie wynika z konwencji o prawie traktatów, jednak, jak wskazuje się w literaturze, właściwe zastosowanie reguł tej konwencji powinno prowadzić do wykładni dynamicznej^[14]. Przy interpretacji traktatów należy zatem dążyć do tego, by „rozszerzyć zakres ich stosowania, tak by objąć nowe aktywności, postęp naukowy, rozwój technologiczny,

¹¹ Por. Gardiner, *Treaty Interpretation*, 404; Glass, „Review of Issues”, 72.

¹² Chodzi o przypadki, gdy interpretacja oparta na art. 31: a) pozostawia znaczenie dwuznacznym lub niejasnym albo b) prowadzi do rezultatu wyraźnie absurdalnego lub nierozsądnego.

¹³ Por. szerzej na ten temat np. Dorota Ambrożuk, „Teksty autentyczne umów międzynarodowych jako podstawa wykładni: (na przykładzie konwencji dotyczących umowy przewozu)”, [w:] *Język i prawo*, red. Adam Jakuszewicz (Bydgoszcz: Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, 2018), 161-176.

¹⁴ Gardiner, *Treaty Interpretation*, 467 i cytowana tam literatura. Zdaniem tego autora wykładnia ewolucyjna jest zatem skutkiem a nie środkiem interpretacji.

które nie były wyraźnie rozważane w czasie tworzenia traktatu”^[15]. Podkreślić należy, że w odniesieniu do traktatów międzynarodowych postulat wykładni dynamicznej jest powszechnie akceptowany w literaturze, a także (choć nie jednolicie) w orzecznictwie sądów międzynarodowych^[16].

3.2. Kwestia wymogu podpisu pod oświadczeniem sporządzonym „na piśmie”

Stosownie do ogólnej reguły interpretacyjnej Sąd Najwyższy rozpoczął proces interpretacji od poszukiwania znaczenia wyrazów „na piśmie” użytych w art. 30 ust. 3 CMR^[17], stwierdzając, że wyrażenie to oznacza, iż „treść oświadczenia powinna być wyrażona na nośniku zdatnym do utrwalenia oświadczenia (najczęściej na papierze) i opatrzona oryginalnym podpisem”. O ile pierwsza część twierdzenia Sądu nie wywołuje większych wątpliwości, o tyle trudno zgodzić się z częścią drugą. Nie ma bowiem podstaw, by przyjmować, że zastrzeżenie, które ma być złożone „na piśmie” musi być opatrzone oryginalnym podpisem. Wyrażenie „na piśmie” nie ma przecież związku z podpisem. Oznacza jedynie tyle, co – cytując definicje z popularnych słowników^[18] – „w formie pisemnej”^[19], „z zastosowaniem pisemnej wiadomości”^[20], „w formie dokumentu, wydrukowanego lub zapisanego

¹⁵ Gardiner, *Treaty Interpretation*, 468.

¹⁶ Wyrażenie uwidacznia się to w orzecznictwie Europejskiego Trybunału Praw Człowieka, który uznaje Konwencję o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, sporządzoną w Rzymie 4 listopada 1950 r. (Dz.U. z 1993 r., Nr 61, poz. 284 ze zm.) za „żywy instrument” (ang. *living instrument*). Zob. na ten temat Gardiner, *Treaty Interpretation*, 471-474; Popa, *Patterns of Treaty Interpretation*, 312-319; Chang-fa Lo, *Treaty Interpretation Under the Vienna Convention on the Law of Treaties: A New Round of Codification*, (Singapore: Springer Singapore 2017), 260-261.

¹⁷ Wyrażenie to stanowi dokładny odpowiednik wyrażeni w językach autentycznych fr. *par écrit*, ang. *in writing*.

¹⁸ Co zgodne jest z zasadą poszukiwania „zwykłego” znaczenia wyrazów, zwłaszcza że mamy do czynienia z wyrażeniem używanym w języku powszechnym. Por. Gardiner, *Treaty Interpretation*, 184, 186-189.

¹⁹ Hasło „in writing” w internetowym Cambridge Dictionary. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/in-writing>. [dostęp: 17.7.2025] oraz hasło „par écrit” w internetowym słowniku Wiktionary.org (wersja francuska). https://fr.wiktionary.org/wiki/par_écrit. [dostęp: 17.7.2025].

²⁰ Hasło „in writing” w internetowym słowniku Wiktionary.org (wersja angielska). https://en.wiktionary.org/wiki/in_writing. [dostęp: 17.7.2025].

na papierze”^[21], „w formie listu, dokumentu itp.”^[22]. Żadna definicja wyrażenia „na piśmie” nie zawiera w sobie wymogu opatrzenia podpisem tego, co zapisano. Wydaje się, że wbrew deklarowanej na wstępie konieczności oderwania się od „założeń terminologicznych, systemowych i funkcjonalnych prawa krajowego” Sąd Najwyższy milcząco (może nie do końca świadomie) sięga po regulację kodeksu cywilnego dotyczącą formy pisemnej (art. 78 § 1 k.c.). Trudno bowiem inaczej wyjaśnić źródło wymogu podpisu, jak jedynie przez przeniesienie na grunt konwencji krajowych rozwiązań dotyczących formy czynności prawnych. Przeniesienie takie jest nieuprawnione, godzi w jednolitość stosowania konwencji i jej cel unifikacyjny.

Brak konieczności opatrzenia podpisem zastrzeżenia, o którym mowa w art. 30 ust. 3 CMR znajduje potwierdzenie w innych przepisach konwencji CMR. W art. 5 ust. 1 CMR oraz art. 35 ust. 1 CMR – które stanowią kontekst (w rozumieniu art. 31 ust. 2 k.p.t.) przy interpretacji wyrażenia „na piśmie” – wprost wskazano na konieczność złożenia podpisu na dokumencie. Skoro zatem w tych przepisach wyraźnie przewidziano obowiązek złożenia podpisu przez określone osoby, a wymogu tego nie powtórzono w innych przepisach, w których mowa o złożeniu oświadczenia „na piśmie”^[23], należy przyjąć, że w tych ostatnich przypadkach podpis nie jest wymagany.

Nie oznacza to oczywiście, że na gruncie konwencji CMR nie ma znaczenia, kto złożył oświadczenie, które zgodnie z konwencją musi być złożone „na piśmie”. W przypadku zastrzeżenia dotyczącego opóźnienia w przewozie musi ono pochodzić od odpowiedniego podmiotu – odbiorcy lub nadawcy (bądź osób działających w ich imieniu)^[24]. Podmiot, który złożył oświadczenie musi udowodnić, że oświadczenie to od niego pochodzi. Może tego dokonać przy zastosowaniu wszelkich możliwych środków dowodowych. Konwencyjnej formie „na piśmie” bliżej zatem do kodeksowej formy dokumentowej (art. 77² k.c.) niż do formy pisemnej czynności prawnych, co nie oznacza, że reguły dotyczące formy dokumentowej mogą być bezpośrednio przenoszone na grunt konwencji.

²¹ Hasło „in writing” w internetowym Cambridge Dictionary. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/in-writing>. Por. też definicję wyrażenia „na piśmie” w internetowym Słowniku Języka Polskiego „za pomocą pisma, nie ustnie”. <https://sjp.pwn.pl/sjp/na-pismie;2486738.html>. [dostęp: 17.7.2025].

²² Hasło „in writing” w internetowym Oxford Learners Dictionary. <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/writing>. [dostęp: 17.7.2025].

²³ Wyrażenie „na piśmie” (w tekstach autentycznych) użyte jest nie tylko w art. 30 ust. 3 CMR, ale także w przepisach art. 20 ust. 2, art. 27 ust. 2, art. 30 ust. 1 i 2 oraz art. 32 ust. 2 CMR.

²⁴ Por. szerzej Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu*, 396.

Sąd Najwyższy stwierdza, że podpis pod treścią oświadczenia „identyfikuje osobę, która skierowała zastrzeżenie, a jego adresatowi stwarza możliwość ustalenia czy ze złożeniem oświadczenia, jako pochodzącego od podmiotu uprawnionego, należy potencjalnie wiązać dochodzenie odszkodowania za opóźnienie dostawy”. Teza ta – zakładająca, że jedynie własnoręczny oryginalny podpis pozwala na „uzyskanie klarownej sytuacji prawnej” – budzi wątpliwości w świetle realiów obrotu gospodarczego. W odniesieniu do międzynarodowych przewozów towarów zawieranie umów z zachowaniem formy pisemnej jest absolutnym wyjątkiem. Zasadą jest zawieranie ich przez telefon lub za pomocą specjalnych komunikatorów elektronicznych i zwykle potwierdzanie ich poprzez e-mail. Cała komunikacja między stronami jest albo komunikacją telefoniczną, albo elektroniczną (e-maile, komunikatory itp.). Obrót gospodarczy jest w znaczącym stopniu odformalizowany. Skoro zatem komunikacja elektroniczna jest wystarczająca dla zawarcia umowy przewozu, zaciągnięcia zobowiązania, dlaczego nie miałyby być wystarczająca dla złożenia zastrzeżenia dotyczącego wykonania umowy przewozu? Wiadomość e-mail od nadawcy, z którym wcześniej przewoźnik zawarł umowę lub odbiorcy, do którego miał dostarczyć towar, o opóźnieniu w dostawie w większości przypadków nie powinna budzić wątpliwości co do jej nadawcy. Jakże jest zresztą ryzyko, że jakakolwiek osoba trzecia złoży przewoźnikowi zastrzeżenie na podstawie art. 30 ust. 3 CMR, w jakim celu miałyby to robić? Wątpliwości co do tożsamości osoby składającej zastrzeżenie powinny być ustalone w ewentualnym postępowaniu sądowym. Przypomnieć przy tym trzeba, że samo złożenie zastrzeżenia nie rodzi odpowiedzialności odszkodowawczej ani nie powoduje, że osoba, która je złożyła jest legitymowana do dochodzenia odszkodowania.

4 | Forma „na piśmie” a oświadczenia składane drogą elektroniczną

Jest oczywiste, że twórcy konwencji CMR musieli rozumieć formę pisemną w sposób tradycyjny, jako zapis tekstowy (odręczny lub maszynowy) na papierze lub podobnym nośniku, którego oryginał przekazywany był drugiej stronie. W czasie tworzenia konwencji telegraf wychodził z użycia,

do powszechnego użytku nie wszedł jeszcze teleks, który rozpowszechnił się w drugiej połowie lat pięćdziesiątych XX w., a faks wynaleziono dopiero w latach siedemdziesiątych. Nic dziwnego więc, że w treści konwencji nie ma odpowiedników postanowień zawartych w niektórych innych, późniejszych konwencjach, w których wyraźnie wskazano, że forma pisemna obejmuje przekaz telegramem lub teleksem^[25]. Dyrektywa wykładni ewolucyjnej każe jednak postawić pytanie o to, czy ten dynamiczny rozwój sposobów komunikacji, który miał miejsce w ostatnich kilkudziesięciu latach (zwłaszcza w ostatnich dwudziestu), nie powinien wpłynąć na sposób rozumienia wyrażenia „na piśmie”, nie powinien prowadzić do tego, by obejmowało ono takie formy komunikacji, których twórcy konwencji nie przewidzieli, ale które pełnią te same funkcje, co tradycyjna forma pisemna.

Przed przejściem do rozważań w tej kwestii warto przypomnieć, że idea zrównania mocy dokumentów papierowych oraz elektronicznych powstała już stosunkowo dawno temu. Już w 1996 r. w ramach UNCITRAL opracowano ustawę modelową o handlu elektronicznym^[26]. Zgodnie z jej art. 6 ust. 1 „W przypadku, gdy prawo wymaga przekazania informacji w formie pisemnej, wymóg ten jest spełniony poprzez przesłanie wiadomości elektronicznej, o ile informacje w niej zawarte są dostępne w sposób umożliwiający ich wykorzystanie w celu późniejszego odwołania”. Podobną zasadę przyjęto w art. 9 ust. 2 konwencji Narodów Zjednoczonych z 2005 r. o wykorzystaniu komunikacji elektronicznej w umowach międzynarodowych^[27]. Jest ona także obecna w aktach międzynarodowych o charakterze

²⁵ Por. np. art. 13 Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów, sporządzonej w Wiedniu dnia 11 kwietnia 1980 r. (Dz. U. z 1997 r., Nr 45, poz. 286, zwana dalej CISG), a także art. 1 ust. 8 Konwencji Narodów Zjednoczonych o przewozie ładunków morskich, sporządzonej w Hamburgu z dnia 31 marca 1978 r. Konwencja dostępna na stronie https://treaties.un.org/doc/Treaties/1992/10/19921001%2004-36%20AM/Ch_XI_D_3.pdf. [dostęp: 17.7.2025]. Polska nie jest stroną konwencji. Podobnie art. 1 ust. 10 Konwencji Narodów Zjednoczonych o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów, sporządzonej w Genewie w dniu 24 maja 1980 r. Konwencja dostępna na stronie https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch_XI_E_1.pdf. [dostęp: 17.7.2025].

²⁶ Ustawa modelowa UNCITRAL o handlu elektronicznym. Tekst dostępny na stronie https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/19-04970_ebook.pdf. [dostęp: 17.7.2025].

²⁷ Konwencja Narodów Zjednoczonych o wykorzystywaniu komunikacji elektronicznej w umowach międzynarodowych. Tekst konwencji dostępny na stronie https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/06-57452_ebook.pdf. [dostęp: 17.7.2025]. Polska nie jest stroną konwencji.

soft law. Wspomnieć należy w szczególności o Zasadach Międzynarodowych Umów Handlowych UNIDROIT^[28] oraz Zasadach Europejskiego Prawa Umów (PECL)^[29]. Nie ma wątpliwości co do tego, że w obrocie międzynarodowym dokumenty elektroniczne mają taką samą wartość jak dokumenty papierowe. Znajduje to potwierdzenie zarówno w instrumentach regulujących obrót, jak i w praktyce obrotu.

Definicje wyrażenia „in writing” w aktach *soft law* wskazują na jego szerokie znaczenie w języku prawniczym obejmujące dokumenty elektroniczne. Także z definicji zawartych w słownikach języka powszechnego nie wynika co do zasady, by wyrażenie to nie mogło odnosić się do dokumentu elektronicznego. Rozstrzygnięcie, czy dla przeciętnego użytkownika języka angielskiego lub francuskiego omawiane wyrażenie odnosi się także do dokumentu elektronicznego (np. e-maila) nie jest proste^[30]. Warto jednak zwrócić uwagę na dwie powiązane ze sobą kwestie wynikające z cytowanych definicji. Po pierwsze „na piśmie” jest antonimem terminów „ustnie” czy „słownie”^[31]. Po drugie forma „na piśmie” służyć ma zapewnieniu dowodu złożenia oświadczenia^[32]. Obie te cechy formy „na piśmie” są charakterystyczne także dla dokumentu elektronicznego (np. e-maila). Przemawia to za przyjęciem szerszego znaczenia terminu.

Konieczne jest także odwołanie się do funkcji, jaką pełnić ma wymóg dokonania zastrzeżenia „na piśmie”, jaki jest „przedmiot i cel traktatu” zawarty w interpretowanym przepisie^[33]. Nie ulega wątpliwości, że chodzi właśnie o zapewnienie dowodu dokonania zastrzeżenia, tak by ograniczyć

²⁸ UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts 2016. Tekst dostępny na stronie <https://www.unidroit.org/instruments/commercial-contracts/unidroit-principles-2016/>. [dostęp 17 lipca 2025 r.]. Zgodnie z art. 1.11. zasad „na piśmie” oznacza każdy sposób komunikacji, który zachowuje zapis zawartych w nim informacji i może być odtworzony w formie materialnej.

²⁹ Principles of European Contract Law. Tekst zasad dostępny na stronie <https://www.trans-lex.org/400200>. [dostęp: 17.7.2025]. Zgodnie z Art. 1.301 (6) zasad „pisemne” oświadczenia obejmują komunikaty przekazywane za pomocą telefonu, telexu, faksu i poczty elektronicznej oraz innych środków komunikacji umożliwiających uzyskanie czytelnego zapisu oświadczenia po obu stronach.

³⁰ Podobnie jak nie byłoby to proste dla użytkownika języka polskiego w odniesieniu do wyrażenia „na piśmie” w języku polskim.

³¹ Por. definicje wskazane w przypisie 20 (ze słownika Wiktionary.org) oraz w przypisie 21.

³² Por. definicję wskazaną w przypisie 23.

³³ Mimo, że w art. 31 ust. 1 k.p.t. mowa o przedmiocie i celu traktatu, oprócz przedmiotu i celu traktatu jako całości należy brać pod uwagę także przedmiot i cel poszczególnych jego postanowień. Por. Gardiner, *Treaty Interpretation*, 220-221.

spory dotyczące tego, czy zastrzeżenie zostało dokonane. Dokument sporządzony elektronicznie może pełnić funkcję dowodową w sposób wystarczający, jeśli daje możliwość odczytania zawartych w niej informacji, przechowywania jej i odwołania się do niej w przyszłości^[34]. Wiadomość e-mail takie możliwości co do zasady stwarza. Zwykle w łatwy sposób można zidentyfikować autora wiadomości e-mail, wiadomość można odczytać, jak również zapisać czy wydrukować.

Nie można zgodzić się z Sądem, że tylko dokument papierowy może pełnić funkcję gwarancyjną, gdyż korespondencja e-mail może dotrzeć do osoby, która nie ma świadomości znaczenia prawnego zastrzeżenia i z tego względu nie podejmie działań zmierzających do zabezpieczenia sytuacji podmiotu, który miałby ponosić odpowiedzialność odszkodowawczą. Jak wyżej wspomniano, komunikacja elektroniczna jest standardem w przedsiębiorstwach przewozowych. Uczestnicy obrotu zawierają umowy w formie elektronicznej, mają więc świadomość, że wiadomości elektroniczne mogą wywołać skutki prawne. Niezależnie od tego przewoźnik, który dopuścił się opóźnienia w dostawie powinien zabezpieczyć swoją sytuację prawną (np. dowody wskazujące na przyczyny opóźnienia, roszczenia w stosunku do podwykonawcy) bez względu na to, czy osoba uprawniona złożyła zastrzeżenie.

W świetle powyższego zwykle znaczenie wyrazów użytych w art. 30 ust. 3 CMR odczytywane w ich kontekście oraz w świetle przedmiotu i celu traktatu pozwala na stwierdzenie, że zastrzeżenie złożone w formie wiadomości e-mail spełnia wymóg formy „na piśmie”, o której mowa w tym przepisie. Nawet jeśli zakres znaczeniowy wyrazów „in writing” oraz „par écrit” nie jest jednoznaczny, to odwołanie się do przedmiotu i celu przepisu pozwala na sprecyzowanie go. Osiągnięty w ten sposób rezultat jest też zgodny z zasadą wykładni ewolucyjnej, uwzględniającej rozwój technologiczny i pozwalającej na dostosowanie konwencji CMR do zmieniającej się rzeczywistości.

Odniesć w tym miejscu należy się jeszcze do dwóch argumentów przedstawionych przez Sąd Najwyższy. Sąd argumentuje, że konwencja CMR przewiduje ściśle reglamentowane wyjątki od rygoryzmu formalnego, przywołując przepis art. 5 ust. 1 zd. 1 CMR, który pozwala na zastąpienie

³⁴ Por. definicję wyrażenia „komunikacja elektroniczna” zawartą w art. 1 Protokołu dodatkowego do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącego elektronicznego listu przewozowego, sporządzonego w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. (Dz.U. z 2019 r., poz. 1487, zwany dalej protokołem dodatkowym).

podpisu na liście przewozowym wydrukiem lub stemplem, jeśli pozwala na to ustawodawstwo kraju, w którym wystawiono list przewozowy. Trzeba jednak zauważyć, że przepis ten nie ma żadnego związku z art. 30 ust. 3 CMR, skoro w tym ostatnim nie przewidziano wymogu podpisu. Jakiego rodzaju wyjątek mógłby więc być wprowadzony w tym artykule?

Sąd zwraca także uwagę na powagę następstw uchybienia 21-dniowemu terminowi przewidzianemu w art. 30 ust. 3 CMR w postaci wygaśnięcia roszczeń, co przemawia za tym, by dokonanie zastrzeżenia nastąpiło w sposób dobitny i jednoznaczny. Jak jednak wspomniano powyżej, wiadomość elektroniczna może spełniać te same funkcje, może być wystarczająco jednoznaczna i dobitna. Ponadto poważne następstwa braku zastrzeżenia są raczej argumentem przemawiającym za interpretacją korzystną dla osoby uprawnionej. Brak zastrzeżeń powoduje bowiem, że odpowiedzialny za szkodę przewoźnik jest wolny od odpowiedzialności. Osoba, która poniosła szkodę nie może zatem domagać się jej wynagrodzenia od osoby odpowiedzialnej. Dochodzi do zaburzenia podstawowej zasady prawa cywilnego, zgodnie z którą sprawca szkody ponosi za nią odpowiedzialność. Oczywiście nie sposób dyskutować z decyzją twórców konwencji w tym zakresie^[35], jednak dążenie do sprawiedliwych rozstrzygnięć powinno uwzględniać cel i przedmiot konwencji, którymi jest m.in. zapewnienie balansu interesów przewoźnika, nadawcy i odbiorcy. Zbyt rygorystyczna interpretacja art. 30 ust. 3 CMR może prowadzić do zakłócenia tego balansu.

5 | Uzupełniające środki interpretacji

Prace przygotowawcze dotyczące konwencji CMR nie dają żadnej pomocy w interpretacji omawianego postanowienia konwencji. Trzeba przypomnieć, że art. 30 ust. 3 CMR wzorowany był na postanowieniach art. 45 § 2 lit. b) w zw. z art. 41 § 1 konwencji o przewozie towarów kolejami (CIM) z 1952 r.^[36] Prawdopodobnie z tego względu nie budził wątpliwości podczas prac nad konwencją.

³⁵ Por. jednak krytyczne uwagi zawarte w Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu*, 394.

³⁶ Konwencje międzynarodowe o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV), podpisane w Bernie dnia 25 października 1952 r. wraz z protokołami dodatkowymi (Dz. U. z 1956 r., Nr 57, poz. 259).

Do środków uzupełniających można także zaliczyć protokół dodatkowy do konwencji CMR z 2008 r.^[37] Z faktu wejścia w życie tego protokołu, który w art. 2 ust. 1 dopuszcza formę elektroniczną dla wszelkiego rodzaju komunikacji dotyczącej wykonania umowy przewozu, nie sposób jednak wyciągać wniosku, że wcześniej komunikacja elektroniczna nie była dopuszczalna. Dla wielu oświadczeń dotyczących zawarcia i wykonania umowy konwencja CMR nie przewiduje przecież w ogóle szczególnej formy. Czy przed wejściem w życie protokołu dodatkowego forma elektroniczna dla tych oświadczeń nie była dopuszczalna? Taka odpowiedź byłaby nie do przyjęcia. Dlatego też argument Sądu jest chybiony. Przepis art. 2 ust. 1 protokołu dodatkowego, w części która nie dotyczy listu przewozowego, ma charakter doprecyzowujący, stanowi jedynie potwierdzenie dopuszczalności stosowania komunikacji elektronicznej na gruncie umowy przewozu podlegającej konwencji CMR. W tym zakresie protokół nie ma więc charakteru normatywnego^[38]. Dodać należy, że zasadniczym celem protokołu było umożliwienie stosowania w obrocie elektronicznego listu przewozowego, co uprzednio było niemożliwe ze względu na wymóg własnoręcznego podpisu na liście przewozowym. Warto też wskazać, że wymóg stosowania podpisu elektronicznego został w protokole przewidziany jedynie w odniesieniu do listu przewozowego (art. 3 protokołu) a nie w odniesieniu do innych oświadczeń składanych w związku z zawarciem i wykonaniem umowy przewozu (co uchodzi uwadze Sądu Najwyższego). Jeśli protokół znajduje zastosowanie do umowy przewozu, to zastrzeżenie na podstawie art. 30 ust. 3 CMR może zostać złożone drogą elektroniczną (np. w formie wiadomości e-mail) bez jakiegokolwiek podpisu. Skoro twórcy protokołu dopuścili takie rozwiązanie, to jednocześnie dowodzi to tego, że argumenty przytoczone przez Sąd Najwyższy, zgodnie z którymi komunikacja elektroniczna niewystarczająco identyfikuje nadawcę (argument drugi), nie spełnia wymogu zapewnienia klarowności w stosunkach stron (argument trzeci) oraz nie jest wystarczająco dobitna (argument szósty) tracą na znaczeniu. Jeśli bowiem w odniesieniu do umowy przewozu, do której protokół

³⁷ Wbrew twierdzeniom Sądu nie stanowi on kontekstu w rozumieniu art. 31 ust. 2 i 3 k.p.t. Przepisy te określają szczegółowo jakiego rodzaju porozumienia między stronami powinna być uważane za kontekst. Por. też na ten temat Gardiner, *Treaty Interpretation*, 242-253; Artur Kozłowski, *Interpretacja traktatu międzynarodowego w świetle jego kontekstu* (Warszawa: Wydawnictwo Sejmowe, 2002), 107-127.

³⁸ Por. o takich zmianach na gruncie prawa polskiego Sławomir Peszkowski, „O problemie tak zwanej zmiany doprecyzowującej jako nienormatywnej zmiany legislacyjnej” *Acta Iuris Stetinensis*, nr 2 (2022): 159-188.

znajduje zastosowanie, zachowanie elektronicznej formy zastrzeżenia na podstawie art. 30 ust. 3 CMR jest – zdaniem twórców protokołu – wystarczające, to nie ma podstaw, by twierdzić, że nie wystarcza w przypadku umowy przewozu, do której protokół nie znajduje zastosowania. Twórcy protokołu brali przecież pod uwagę funkcje, jakie spełnia komunikacja elektroniczna, i uznali, że są one równoważne tradycyjnej komunikacji z wykorzystaniem papieru.

W ramach uzupełniających środków interpretacji warto także odwołać się do orzecznictwa i poglądów wyrażonych w literaturze. Wśród orzeczeń sądów polskich przywołać należy wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 10 czerwca 2016 r.^[39], w którym Sąd – powołując się na poglądy wyrażone w literaturze^[40] – wskazał, że e-mail nie spełnia formy pisemnej, gdyż nie istnieje dokument, którego treść jest opatrzona podpisem osoby uprawnionej. Sąd błędnie przy tym przyjął, że oświadczenia składane na gruncie konwencji CMR muszą być opatrzone „bezpiecznym podpisem elektronicznym”, co nie znajduje uzasadnienia w treści protokołu.

W orzecznictwie sądów zagranicznych jednolicie wyrażane jest stanowisko, które pozwala na zgłoszenie zastrzeżeń na gruncie art. 30 ust. 3 CMR w formie teleksu, faksu czy telegramu^[41]. Podobne stanowisko, obejmujące także składanie zastrzeżeń w formie elektronicznej, jest prezentowane w literaturze niemieckiej^[42] oraz angielskiej^[43]. Przeważa zatem liberalna

³⁹ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 10 czerwca 2016 r., V ACA 861/15.

⁴⁰ Dorota Ambrożuk w: Krzysztof Wesołowski, Dorota Ambrożuk, Daniel Dąbrowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)* (Warszawa: Wolters Kluwer SA 2015), 375-376. Podobne stanowisko wyraził Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu*, 398.

⁴¹ Wyrok Hof van Beroep te Antwerpen (Belgia) z dnia 30 maja 1979 r., European Transport Law 1979, N° 6, 924; wyrok Cour de Cassation (Francja) z dnia 24 listopada 1987, Bulletin des Transport 1988, 42; wyrok Oberlandesgericht Hamburg (Niemcy) z dnia 6 grudnia 1979, Versicherungsrecht 1980, 290; wyrok Cour d'appel de Lyon (Francja) z dnia 16 października 1998, Bulletin des Transport 1999, 782.

⁴² Klaus Demuth w: *Kommentar CMR: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr*, red. Karl-Heinz Thume (Frankfurt am Main: Deutscher Fachverlag GmbH, Fachmedien Recht und Wirtschaft 2013), 822; Ingo Koller, *Transportrecht: Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern, Spedition und Lagergeschäft* (München: C.H. Beck 2020), 1280; Helga Jesser-Huß, *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. §§ 407-475h. Transportrecht*, red. Beate Czerwenka, Rolf Herbert (München: C.H. Beck 2009), 1148.

⁴³ Andrew Messent, David A. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road* (London: Informa Law from Routledge 2025), 98; Malcolm A. Clarke,

interpretacja omawianego przepisu, biorąca pod uwagę zmiany technologiczne oraz praktykę obrotu.

Warto także odwołać się do wykładni innej konwencji ujednolicającej prawo prywatne, a mianowicie konwencji o międzynarodowej sprzedaży towarów (CISG). Również ta konwencja, ze względu na to, że pochodzi z okresu sprzed rozwoju komunikacji elektronicznej, nie wspomina o tego rodzaju komunikacji, natomiast w niektórych przepisach wymaga zachowania formy „na piśmie”. Kwestia możliwości wykorzystania komunikacji elektronicznej w sytuacjach, w których konwencja wymaga formy pisemnej, była m.in. przedmiotem opinii wydanej przez Radę Doradczą CISG^[44]. W opinii z dnia 14 października 2024 r. Rada stwierdziła, że „Termin «na piśmie» obejmuje wszelką komunikację elektroniczną, pod warunkiem że informacje w niej zawarte są dostępne w sposób umożliwiający późniejsze odwołanie się do nich”^[45]. W uzasadnieniu opinii wskazano m.in., że „Warunek „pisemności” jest spełniony, o ile komunikacja elektroniczna umożliwia realizację tych samych funkcji, co komunikacja w formie papierowej. Funkcje te obejmują możliwość (i) uzyskania dostępu do wiadomości, (ii) jej zapisania (przechowywania) oraz (iii) późniejszego odwołania się do niej (odtworzenia)”^[46]. Podobny pogląd wyrażany jest w komentarzach do konwencji^[47] oraz pojawił się w orzecznictwie^[48]. Sposób wykładni konwencji o podobnym charakterze i podobnym znaczeniu w obrocie

International Carriage of Goods by Road: CMR, (Abingdon, New York: Informa Law from Routledge 2014), 204.

⁴⁴ Rada doradczą CISG powstała w 2001 r. w Paryżu z inicjatywy prof. Alberta Kritzera z Pace University w Nowym Jorku. Celem Rady jest promowanie jednolitej interpretacji CISG, przede wszystkim przez wydawanie opinii dotyczących interpretacji postanowień konwencji.

⁴⁵ CISG-AC Opinion No. 1 (Revised), *Electronic Communications under CISG*, (14 October 2024). Rapporteur: Professor Christina Ramberg, Gothenburg, Sweden. Patrz punkt 3 opinii.

⁴⁶ Punkt 3.2. opinii.

⁴⁷ Patrz np. Maksymilian Pazdan w: *Konwencja wiedeńska o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów. Komentarz*, red. Maksymilian Pazdan (Kraków: Wolters Kluwer 2001), 162-163; Peter Schlechtriem, Ingeborg Schwenzer, *Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods* (Oxford: Oxford University Press 2005), 173. Mniej stanowczo natomiast Martin Schmidt-Kessel, Agata Koziół w: *Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów (CISG). Komentarz*, red. Ingeborg Schwenzer, Konrad Iwiński (Legalis 2021), art. 13, nb 11.

⁴⁸ Wyrok Rechtbank Limburg (Holandia) z dnia 29 czerwca 2022 r., ECLI:NL:RBLIM:2022:5057.

międzynarodowym powinien być wskazówką przy wykładni konwencji CMR, tak by zachować spójność wykładni tych samych określeń w prawie jednolitym.

6 | Podsumowanie

W podsumowaniu raz jeszcze trzeba powtórzyć, że trudno zaakceptować tezę wyrażoną przez Sąd Najwyższy odrzucającą elektroniczną formę zastrzeżenia składanego na podstawie art. 30 ust. 3 CMR. Wydaje się, że mimo prawidłowego podejścia metodologicznego zaprezentowanego przez Sąd Najwyższy i wyraźnego zaakcentowania konieczności autonomicznej wykładni konwencji, Sąd rozstrzygnął problem, odwołując się – choć nie wprost – do koncepcji zaczerpniętej z prawa krajowego. W odniesieniu do kwestii możliwości zgłoszenia zastrzeżenia przed faktyczną dostawą Sąd trafnie przyjął bardzo liberalną wykładnię, w zasadzie sprzeczną z językowym brzmieniem przepisu, słusznie jednak kierując się jego celem i funkcją jaką ma spełniać. Dlatego budzi pewne zdziwienie, że w kwestii formy zastrzeżenia, wymagającej podobnej elastyczności, zastosował podejście zachowawcze. Żałować także należy, że Sąd Najwyższy nie podjął próby spojrzenia porównawczego zarówno w zakresie orzeczeń sądów zagranicznych, jak i poprzez zbadanie sposobu rozwiązywania tożsamego problemu na gruncie innych konwencji.

Akty prawne nie są zamrożone w czasie^[49]. Dotyczy to zwłaszcza konwencji międzynarodowych, których zmiana jest znacznie trudniejsza niż aktów prawa krajowego. Wykładnia uwzględniająca rozwój techniczny i technologiczny, zmieniające się uwarunkowania społeczne i gospodarcze jest w ich przypadku szczególnie istotna. Brak uwzględnienia tych zmian grozi powstaniem rozdzwiewku między potrzebami życia społeczno-gospodarczego a regulacją konwencji. Akt prawny, który nie przystaje do rzeczywistości, nie może natomiast realizować celów, które przyświecały jego twórcom.

⁴⁹ Tak trafnie w odniesieniu do konwencji CMR Malcolm A. Clarke, „Multi-modal mix-up” *Journal of Business Law*, No. 3 (2002): 215.

Bibliografia

- Ambrożuk Dorota, „Teksty autentyczne umów międzynarodowych jako podstawa wykładni: (na przykładzie konwencji dotyczących umowy przewozu)”, [w:] *Język i prawo*, red. Adam Jakuszewicz. 161-176. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, 2018.
- Borgen Christopher J., „Resolving Treaty Conflicts”. *George Washington International Law Review*, t. XXXVII (2005): 573-648, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=747364.
- Clarke Malcolm A. „Multimodal Mix-Up” *Journal of Business Law*, nr 3 (2002): 210-217.
- Clarke, Malcolm A. *International Carriage of Goods by Road: CMR*. Abingdon, New York: Informa Law from Routledge, 2014.
- Gardiner Richard K., *Treaty Interpretation*. Oxford-New York: Oxford University Press, 2015.
- Gebauer Martin, „Uniform Law, General Principles and Autonomous Interpretation” *Uniform Law Review*, nr 4 (2020): 683-705. Doi: 10.1093/ulr/5.4.683.
- Glass David A., „Review of Issues regarding the interpretation of CMR for CMR-AC” *Transportrecht*, nr 2 (2023): 68-78.
- Jesser-Huß, Helga. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Band 7. §§ 407-475h. Transportrecht*, red. Beate Czerwenka, Rolf Herbert. Monachium: C.H. Beck, 2009.
- Koller Ingo, *Transportrecht: Kommentar zu Land-, Luft- und Binnengewässertransport von Gütern, Spedition und Lagergeschäft*. Monachium: C.H. Beck, 2020.
- Kommentar CMR: Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr*, red. Karl-Heinz Thume. Frankfurt am Main: Deutscher Fachverlag GmbH, Fachmedien Recht und Wirtschaft, 2013.
- Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów (CISG). Komentarz*, red. Ingeborg Schwenzer, Konrad Iwiński. Legalis, 2021.
- Konwencja wiedeńska o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów. Komentarz*, red. Maksymilian Pazdan. Kraków: Wolters Kluwer, 2001.
- Kozłowski Artur, *Interpretacja traktatu międzynarodowego w świetle jego kontekstu*. Warszawa: Wydawnictwo Sejmowe, 2002.
- Lo Chang-fa, *Treaty Interpretation Under the Vienna Convention on the Law of Treaties: A New Round of Codification*. Singapore: Springer Singapore, 2017.
- Messent Andrew, David A. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. London: Informa Law from Routledge, 2025.
- Munday Roderick J.C., „The Uniform Interpretation of International Conventions” *International and Comparative Law Quarterly*, 27 (1978): 450-459.

- Peszkowski Sławomir, „O problemie tak zwanej zmiany doprecyzowującej jako nienormatywnej zmiany legislacyjnej” *Acta Iuris Stetinensis*, nr 2 (2022): 159-188. Doi: 10.18276/ais.2022.38-10.
- Popa Liliana E., *Patterns of Treaty Interpretation as Anti-Fragmentation Tools*. Cham: Springer International Publishing, 2018.
- Ribeiro-Bidaoui João, „The International Obligation of the Uniform and Autonomous Interpretation of Private Law Conventions: Consequences for Domestic Courts and International Organisations” *Netherlands International Law Review*, Vol. 67 (2020): 139-168. Doi: 10.1007/s40802-020-00166-3.
- Schlechtriem Peter, Schwenzer Ingeborg, *Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods*. Oxford: Oxford University Press, 2005.
- Wesołowski Krzysztof, Dorota Ambrożuk, Daniel Dąbrowski. *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)*. Warszawa: Wolters Kluwer SA, 2015.
- Wesołowski Krzysztof, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer, 2013.



