

Zbigniew Kwaśniewski

FUNKCJA I ROLA DOKUMENTÓW PRZEWOZOWYCH
W MIĘDZYNARODOWYM OBROcie PŁATNICZYM

I

Podmioty uczestniczące w międzynarodowym obrocie handlowym, a występujące najczęściej w charakterze nadawców i odbiorców przesyłek towarowych, od dawna już posługują się we wzajemnych rozliczeniach instytucją akredytywy dokumentowej. Odgrywa ona wciąż istotną rolę w sferze rozliczeń w międzynarodowym obrocie płatniczym, pełniąc z jednej strony funkcję klasycznego instrumentu zabezpieczenia płatności, a zarazem będąc sposobem dokonania zapłaty, i to mimo dokonywających się stale licznych zmian w handlu międzynarodowym, a zwłaszcza w technologii transportu towarów.

Tak jak przed ponad 50 laty, gdy pojawiła się pierwsza koncepcja akredytywy dokumentowej, tak również i dzisiaj jeszcze ostrożni sprzedawcy zwlekają z wydaniem towaru przed otrzymaniem zań zapłaty. Natomiast nabywcy zainteresowani są — co jest rzeczą dość oczywistą — możliwością wykonywania swojego prawa dysponowania nabytym towarem jeszcze przed spełnieniem ze swej strony świadczenia pieniężnego. Zważywszy jednak, że w praktyce, zwłaszcza obrotu międzynarodowego, dokonanie zapłaty w momencie faktycznego wydania towaru nabywcy możliwe jest jedynie w rzadkich wypadkach, choćby ze względu na znaczną z reguły odległość dzielącą kontrahentów i związaną z tym konieczność dokonania przewozu, przeto niezbędnym stało się posługiwanie się rozwiązaniem kompromisowym w postaci akredytywy dokumentowej. Jej istota sprowadza się w najkrótszym ujęciu do spełnienia świadczenia pieniężnego w zamian za fikcyjną w sensie fizycznym dostawę towaru. Innymi słowy, akredytywa dokumentowa umożliwia płatność w zamian za równoznaczne dostawie przekazanie

dokumentów przenoszących prawo własności lub kontrolę nad towarem, a określonych wyraźnie w treści klauzuli umownej, zastrzegającej obowiązek otwarcia akredytywy. Nie sposób pominąć tu również odgrywających istotną rolę właściwości kredytowych akredytywy. Banki mianowicie zobowiązują się warunkowo wobec ustanawiających akredytywę importerów — odbiorców do dokonania sprzedawcom zapłaty już w chwili przedłożenia przez nich lub przez przewoźników, którymi się posługują, odpowiednich dokumentów zgodnych w swej treści z wymogami określonymi przez kupujących w treści wniosku o ustanowienie akredytywy. Stosunek akredytywy opiera się więc na umowie zawartej między akredytującym a beneficjentem, np. na odpowiednich postanowieniach umowy dostawy czy sprzedaży. Szczególny stosunek prawny powstający w wyniku jej zawarcia jest źródłem obowiązku akredytującego (kupującego) otwarcia akredytywy na rzecz akredytowanego (sprzedawcy). W konsekwencji kupujący zlecając bankowi ustanowienie na rzecz sprzedawcy akredytywy dokumentowej zobowiązuje bank do dokonania zapłaty sprzedawcy za towar, i to tylko na podstawie przedłożenia przez tego ostatniego ustalonego rodzaju dokumentu o odpowiedniej treści. Innymi słowy, roszczenie sprzedawcy do banku zobowiązanego do zapłaty za przesyłkę jest więc uzależnione od przedłożenia stosownych dokumentów przewozowych, stwierdzających wysłanie towarów na rzecz kupującego¹. Spełnienie świadczenia pieniężnego następuje więc wówczas bez względu na okoliczność, czy rzeczy zostały już faktycznie dostarczone do określonego umową sprzedaży miejsca przeznaczenia, jak też bez względu na uprzednie skorzystanie przez nabywcę ze swego prawa do sprawdzenia prawidłowości dostarczonego towaru.

Natomiast sprzedawca jest o tyle zobowiązany do wcześniejszego spełnienia swego świadczenia, iż musi on najpierw przekazać przewoźnikowi rzeczy do przewozu, a dopiero w jego następstwie otrzyma dokumenty przewozowe, niezbędne dla skorzystania z udogodnień, jakie stwarza mu akredytywa dokumentowa².

¹ Zob. szerzej w tym przedmiocie S. Grzybowski, [w:] *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2, Wrocław 1981, s. 750 i n.; B. Zboińska, *Formy zapłat w obrotach międzynarodowych*, Warszawa 1935. **Skróty czasopism użyte w przypisach:** **PiP** — „Państwo i Prawo”; **PiŻ** — „Prawo i Życie”; **PPHZ** — „Problemy Prawne Handlu Zagranicznego”; **PPP** — „Problemy Prawa Przewozowego”; **PSM** — „Przegląd Stosunków Międzynarodowych”; **SP** — „Studia Prawnicze”; **TGM** — „Technika i Gospadarka Morska”.

² Zob. J. Nielsen, *Das Dokumenten-Akkreditiv im Lichte der Revision der Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche*, Köln 1984, s. 11.

II

W świetle powyższych stwierdzeń oczywistym wydaje się fakt, że spośród spotykanych w międzynarodowym obrocie handlowym dokumentów, właśnie dokumenty stosowane w międzynarodowych przewozach towarów stanowią podstawową grupę, na bazie której odbywa się ustanawianie i realizacja akredytyw dokumentowych w obrocie płatniczym pomiędzy kontrahentami z różnych państw. Sprawdzenie przez bank, czy konkretny dokument przewozowy, właściwy dla określonej gałęzi transportu, odpowiada określonym przez kupującego postanowieniom akredytywy dokumentowej nie stwarza w zasadzie trudności w klasycznym przewozie towarów, dokonywanym przy użyciu jednego tylko środka transportowego. Obowiązują bowiem międzynarodowe unimodalne konwencje przewozowe, jak również zgodne z nimi, niekiedy w znacznym stopniu ustawowe, gałęziowe regulacje wewnętrzne, które określają wymogi stawiane odpowiednim dokumentom przewozowym. Innymi słowy, obowiązujące prawo przewozowe, także regulujące przewozy międzynarodowe, przystosowane jest zwłaszcza w przedmiocie odpowiedzialności, jak i treści dokumentów przewozowych do specyfiki poszczególnych środków transportowych. W rezultacie przepisy odnoszące się do przewozu różnymi środkami transportowymi wykazują pomiędzy sobą poważne niekiedy zróżnicowanie. Wystarczy choćby wspomnieć, że odpowiedzialność przewoźnika w przewozie międzynarodowym może opierać się na niezależnej od winy zasadzie ryzyka³, a także i na jego domniemanej winie⁴. Również istota, treść, a zwłaszcza

³ Zob. np. art. 17 ust. 1 i 2 *Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów* (CMR) z 19.05.1956 r. (Dz.U. nr 49, poz. 238), a także art. 36 § 1 zał. B do *Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejowym* (COTIF) z 9.05.1980 r. Zagadnienie zasad odpowiedzialności zawartych w tych przepisach jest jednak w doktrynie sporne. I tak np. J. G. Helm, który co prawda dokonał oceny jeszcze na gruncie art. 27 nieobowiązującej już obecnie *Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolej* (CIM) z 7.02.1970 r. (przepis ten został jednak przejęty w pełni bez żadnych zmian w art. 36 § 1 zał. B do aktualnie obowiązującej konwencji COTIF), przyjął, że przepisy tak konwencji „drogowej”, jak i „kolejowej” przewidują odpowiedzialność opartą na winie domniemanej z zastrzonym jedynie miernikiem staranności co do oceny zachowania przewoźnika; por. J. G. Helm, *Frachtrecht*, Berlin—New York 1979, s. D. 471—472; tenże, *Haftung für Schäden an Frachtgütern*, Karlsruhe 1966, s. 35.

⁴ Zob. art. 18 ust. 1 i art. 20 *Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego*, podpisanej w Warszawie 12.10.1929 r. (tzw. konwencja warszawska — Dz.U. 1933, nr 8, poz. 49, z późn. zmian.) oraz art. 4 *Międzynarodowej Konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów* z 25.08.1924 r., tzw. Reguły Haga—Visby (Dz.U. 1937, nr 33, poz. 258; Dz.U. 1980, nr 14, poz. 48).

charakter prawny dokumentów przewozowych zostały poważnie zróżnicowane w regulacjach gałęziowych. Obok mającego charakter papieru wartościowego konosamentu morskiego, wykorzystywanego w przewozach towarów drogą morską, stosuje się w przewozach kolejowych, drogowych i lotniczych listy przewozowe, które nie są papierami wartościowymi, reprezentującymi prawo do przesyłki.

Tymczasem, zwłaszcza w ostatnim 20-leciu, nastąpił poważny rozwój nowoczesnych technologii transportu, poprzez wykorzystywanie nowych, doskonalszych środków i urządzeń transportowych oraz związanych z nimi technik przewozu przesyłek. Pociągnęło to za sobą istotne zmiany w systemach przewozów i ich organizacji. Skutkiem tzw. „rewolucji kontenerowej” stał się gwałtowny wzrost międzynarodowych przewozów multimodalnych⁵ i stosowanych w nich dokumentów przewozu multimodalnego o specyficznych cechach.

III

Rozwój przewozów multimodalnych wywołał generalnie wątpliwości co do dopuszczalności posługiwania się dokumentami przewozu multimodalnego w ramach akredytywy dokumentowej, jak i co do kryteriów, jakie dokumenty te powinny spełniać, aby mogły być akceptowane przez banki w międzynarodowym obrocie płatniczym. Sytuację dodatkowo pogarsza fakt, że dotychczas brak jest w zasadzie zarówno wewnętrznych regulacji ustawowych⁶, jak i konwencji międzynarodo-

⁵ Szerzej o istocie takich przewozów zob. m.in.: Z. Mika, *Umowy o mieszany (kombinowany) przewóz towarów*, SP 1973, nr 36; S. Suchorzewski, *Przewóz bezpośredni i problemy przewozu wiazanego*, TGM 1977, nr 7; J. Łopuski, *Odpowiedzialność za szkody ładunkowe w międzynarodowym przewozie wiazanym z udziałem przewoźnika morskiego*, PPP 1979, nr 1; tenże, *Konwencja ONZ o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów*, PSM [Opole] 1982, nr 1—3/97; H. Goik, *Regulacja prawna przewozów kombinowanych i jej uwarunkowania*, PPP 1979, nr 1; W. Nowina-Konopczyńska, *Koncepcja prawna operatora przewozu wielogalęziowego*, PPP 1979, nr 1; Z. Kwaśniewski, *Umowa przewozu i spedycji w realizacji przewozów multimodalnych (kombinowanych) przy użyciu kontenerów*, SP 1979, nr 60; tenże, *Problem zakresu odszkodowania w konwencji ONZ o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów*, PPHZ 1986, t. X. Z literatury obcej nie sposób pominąć, D. Richter-Hannes, R. Richter, *Recht des multimodalen Transports unter Seestreckeneinschluss*, Berlin 1979; D. Richter-Hannes, *Die UN-Konvention über die internationale multimodale Güterbeförderung*, Wien 1982.

⁶ Jedynie §§ 8, 77 i 78 ustawy NRD z 5.02.1976 r. o morskich przewozach handlowych (GBI. 1976, Nr. 7, s. 109) oraz w nowym ustawodawstwie holenderskim znaleźć można wyraźne uregulowania poświęcone przewozom multimodalnym, zob. szerzej Z. Kwaśniewski [w: sprawozdanie z sympozjum] *Odpowiedzialność*

wych⁷, mających za przedmiot przewóz multimodalny i stosowany w jego ramach dokument przewozowy.

Tymczasem istotą przewozów multimodalnych jest — w olbrzymim skrócie — to, że tzw. „operator przewozu multimodalnego” (cyt. dalej MTO — Multimodal Transport Operator) podejmuje się dokonania całego transportu na podstawie jednej umowy i jednego dokumentu przewozu multimodalnego, ale przy wykorzystaniu co najmniej dwóch różnych środków transportowych. Taki MTO przejmuje na siebie odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu, przy czym w celu jego wykonania może on posługiwać się przewoźnikami gałęziowymi na wszystkich bądź części odcinków trasy przewozu. Zaangażowani w takim przewozie przewoźnicy gałęziowi wystawiają dokumenty przewozowe właściwe dla gałęzi transportu, którą reprezentują. Umożliwiają one agentom MTO, działającym w tzw. „punktach styku” poszczególnych środków transportu, odbiór przesyłek od przewoźnika kończącego przewóz i powierzenie ich następnemu przewoźnikowi gałęziowemu do dalszego przewozu. Natomiast w ostatecznym miejscu przeznaczenia przesyłki kupujący — importer otrzymuje przesyłkę od agenta MTO w zamian za zwrot opłaconego dokumentu przewozu multimodalnego (cyt. dalej MTD — Multimodal Transport Document). Jeżeli umowa przewozu multimodalnego łącząca wysyłającego z MTO została przy tym zawarta nie na rzecz konkretnie oznaczonego odbiorcy, a każdorazowego posiadacza MTD, to wówczas ustanawiający akredytywę dokumentową kupujący — odbiorca, o ile oczywiście jest w posiadaniu MTD, może sam odebrać przesyłkę bezpośrednio od ostatniego przewoźnika odcinkowego.

Wspomniany brak regulacji prawnej transportu multimodalnego i określenia wymogów stosowanych w nim MTD — czy to w formie wewnętrznych przepisów ustawowych, czy obowiązującej konwencji międzynarodowej — stwarza problemy w przedmiocie odpowiedzialności za szkodę, a w konsekwencji w jej technicznym wyrazie, tj. w dokonaniu rozliczeń między zainteresowanymi podmiotami. Powstaje bowiem pytanie, wg jakich zasad nastąpić ma naprawienie szkody wyrządzonej w przewożonej przesyłce, skoro ustalenie miejsca powstania takiej szkody w przewozie multimodalnym z reguły nie daje się

w przewozie multimodalnym, PiP 1986, nr 8, s. 126—128. W kwestii regulacji prawnej przewozów multimodalnych w państwach socjalistycznych zob. Richter-Hannes, Richter, *Recht...*, s. 18—19.

⁷ Uchwalona została co prawda *Konwencja ONZ o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów* z 24.05.1980 r., ale wobec niezyskania wymaganej liczby 30 ratyfikacji (ratyfikowało ją dotąd zaledwie 6 państw — Meksyk, Maroko, Senegal, Chile, Norwegia i Wenezuela) nie weszła ona dotychczas w życie.

jednoznacznie ustalić⁸. Problematyczne jest zwłaszcza przy tym, czy i ewentualnie, na ile możliwe jest posługiwanie się w transporcie multimodalnym gałęziowymi dokumentami przewozowymi o określonym statusie prawnym. Innymi słowy, powstają wątpliwości co do możliwości korzystania z takich dokumentów — poza zakresem ich ustawowego zastosowania — do przewozu dokonywanego przy udziale różnych środków transportu.

Ponieważ praktyka nie mogła oczekiwać w nieskończoność na rozwikłanie tych poważnych, teoretycznych wątpliwości, przeto niektóre organizacje międzynarodowe wypracowały rozmaite jednolite reguły, formularze i wzory dokumentów przewozu multimodalnego⁹, które zaczęto wykorzystywać w obrocie międzynarodowym. Stworzyły one dużą szansę na ujednoczenie treści stosunków zobowiązaniowych powstających między stronami umów przewozu multimodalnego, jednak nie usunęły dotychczasowych wątpliwości w przedmiocie dopuszczalności posługiwania się MTD dla potrzeb akredytywy dokumentowej. Abstrahując bowiem w tym miejscu od nader spornego w literaturze charakteru prawnego zwłaszcza *Jednolitych Reguł dla dokumentu przewozu multimodalnego* wydanych przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu¹⁰, pamiętać przede wszystkim należy, że wypracowane przez organizacje międzynarodowe wzory dokumentów przewozu multimodalnego nie uzyskały dotychczas ustawowej akceptacji. Tymczasem stworzenie

⁸ Zob. J. C. D. Zahn, *Zahlung und Zahlungssicherung im Aussenhandel*, Berlin 1968, s. 137.

⁹ Wymienić tu należy zwłaszcza (a) *Konosament przewozu kombinowanego FIATA*, Międzynar. Zrzesz. Sped., 1970, następnie kilkakrotnie zmieniany, którego najnowszą wersję z 1984 r. przytacza J. G. Helm, [w:] *Handelsgesetzbuch-Grosskommentar*, Berlin—New York 1986, s. 390; (b) *Combiconbill*, 1971 i zalecony do stosowania swoim członkom przez Bałtycką Międzynarodową Konferencję Morską (BIMCO); (c) *Dokument transportu kombinowanego*, Międzynar. Stow. Arm. (INSA), 1974; (d) dokument *Combidoc*, BIMCO & INSA, 1977. Szerzej na temat wymienionych dokumentów — zob. m. in. Richter-Hannes, *Richter Recht...*, s. 25. *Jednolite Reguły dla dokumentu przewozu multimodalnego*, Międzynar. Izba Handl., Paryż 1973, zmien. 1975; pełny tekst m. in. w: „Lloyd's Martime and Commercial Law” 1976, No. 5, s. 148 i n.; zob. też na ten temat: Helm, *Frachtrecht...*, s. D-15.

¹⁰ Chociaż przeważa pogląd, że np. *Jednolite Reguły dla dokumentu...* mają charakter ogólnych warunków (tak m. in. H. L. Canaris, *Bankvertragsrecht*, München 1975, ust. 368 i 370), to jednak spotyka się także próby kwalifikowania ich wyłącznie jako zalecenia o umownym charakterze, prawo autonomiczne w światowym handlu, *sui generis* porządek prawny zbliżony do prawa zwyczajowego, a nawet tylko jako przesłanki dla tworzenia zwyczajów handlowych; zob. szerzej przegląd stanowisk w tej kwestii: F. Eisemann, R. Eberth, *Das Dokumenten-Akkreditiv im internationalen Handelsverkehr*, Heidelberg 1979, s. 45 i n.

dokumentu handlowego o wszystkich cechach papieru wartościowego musi mieć swoje źródło w akcie prawnym o randze ustawowej¹¹.

Stosowane więc w praktyce obrotu, a wymienione w przyp. 9, wzory dokumentów przewozu multimodalnego jako nie posiadające takiej ustawowej akceptacji należałoby więc z teoretycznego punktu widzenia uznać za bezużyteczne w obrocie płatniczym, wobec niedopuszczalności realizacji na ich podstawie rozliczeń za pomocą akredytywy dokumentowej i wymogów stawianych w tym przedmiocie przez banki. W konsekwencji przy sprawdzaniu wymogów dokumentów przewozowych uzasadniających korzystanie przez ich okaziciela z akredytywy dokumentowej banki nadal często usiłują odwoływać się do rozwiązań prawnych zawartych w gałęziowych regulacjach, które pozbawione są jednak przepisów odnoszących się do MTD. Z drugiej strony tradycyjne listy przewozowe właściwe dla poszczególnych środków przewozu nie odpowiadają wymogom określonym w akredytywie dokumentowej, skoro formułując jej warunki odbiorca przesyłki wymaga w nich przedłożenia bankowi realizującemu zapłatę dokumentu przewozu multimodalnego, albo wspomina choćby w treści akredytywy o zapłacie za wykonanie takiego właśnie przewozu. Tradycyjne listy przewozowe, wydane dla poszczególnych odcinków przewozu, nie mogą więc zastąpić wymaganego przez warunki akredytywy dokumentu pokrywającego całą trasę przewozu, jak to ma miejsce właśnie w przewozie multimodalnym.

IV

Powstałej sytuacji usiłowała zaradzić Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu, modyfikując w 1974 r. dotychczasowy tekst *Jednolitych Regul i Zwyczajów dla akredytyw dokumentowych* (cyt. dalej *Jednolite Reguły*) pod kątem dostosowania ich do potrzeb rozwijającej się silnie konteneryzacji i towarzyszącego jej zjawiska w postaci przewozu multimodalnego¹². Silny akcent położono wówczas w art. 19b iii) na wykorzystywanie dla tychże celów zwłaszcza konosamentu bezpośredniego, umożliwiającego objęcie nim całego przewozu, dokonywanego także

¹¹ Por. J. G. Helm, *Das Dokument des kombinierten Transports-ein neues Wertpapier*, [w:] *Strukturen und Entwicklungen im Handels-, Gesellschafts- und Wirtschaftsrecht*, München 1976, s. 68.

¹² Na temat zmian dokonanych w 1974 r. w *Jednolitych Regułach i Zwyczajach dla akredytyw dokumentowych*, zob. szerzej: B. S. Wheble, *Documentary Credits — the International Chamber of Commerce Code of Practice*, „Lloyd's Maritime and Commercial Law” 1976, No. 2, s. 8 i n.

przy użyciu różnych środków transportu. Jednakże szybko okazało się, że posłużenie się konosamentem bezpośrednim przy wykonaniu przewozu multimodalnego często również nie będzie odpowiadać wymogom akredytywy dokumentowej. Przesłanki określone w artykułach 19 do 22 *Jednolitych Reguł* w wersji z 1974 r. okazały się bowiem za ubogie dla potrzeb przewozów multimodalnych, ponieważ nie pozwalały na zastosowanie konosamentów bezpośrednich do takich przewozów, które nie obejmowały morskiego odcinka trasy. Ponadto wspomniane postanowienia upoważniały do wydawania konosamentu bezpośredniego jedynie przewoźników morskich i ich agentów, eliminując zatem z kręgu uprawnionych do tego osób przewoźników reprezentujących inne gałęzie transportu, nawet gdyby ci ostatni występowali w charakterze MTO. Wreszcie omawiane *Jednolite Reguły* nie odnosiły się również do takiego konosamentu bezpośredniego, który stosownie do wymogów akredytywy dokumentowej obejmował również lądowy odcinek dowozu przesyłki do portu, a więc odcinek przed rozpoczęciem właściwego przewozu morskiego, chyba że przesyłkę w głębi lądu przejął w pieczę sam przewoźnik morski lub jego agent. Jednakże w tym ostatnim przypadku konosament bezpośredni spełniał warunki akredytywy dopiero wówczas, gdy zawierał adnotację o przyjęciu ładunku na pokład imiennie oznaczonego statku. Wymóg ten osłabiał znacznie przydatność takiego konosamentu dla potrzeb przewozu multimodalnego, skoro operator takiego przewozu przyjmując przesyłkę w głębi lądu, często nie jest jeszcze w stanie precyzyjnie określić, jakim imiennie statkiem, a nawet jakimi w ogóle środkami transportowymi będzie ją przewoził na dalszych odcinkach trasy. Trudności te usiłowano nieudolnie eliminować poprzez sporadycznie podejmowane w literaturze próby kwalifikowania kontenera jako przemieszczoną na zewnątrz, w głąb lądu, część ładowni statku¹³. Próby takie spotkały się jednak przeważnie z ostrym sprzeciwem, zwłaszcza w doktrynie zachodnioniemieckiej, której reprezentatywny przedstawiciel wyraził trafny ze wszech miar pogląd, że kontener nie może być uważany ani za środek transportowy, ani tym bardziej za jego część¹⁴. Kontener jest bowiem swoistym opakowaniem przesyłki, i jako taki nie pozostaje w żadnym stosunku zależności od określonego rodzaju transportu, czy środka transportowego.

Wreszcie kolejną wadą wynikającą z wersji *Jednolitych Reguł* z 1974 r. było generalne odrzucenie możliwości akceptowania przez banki konosamentu bezpośredniego wystawionego przez spedytora,

¹³ Tak np. D. Zschoche, *Die Per-Package-Limitation beim Transport in Containern*, „Neue Juristische Wochenschrift” 1978, Nr. 48, s. 2425.

¹⁴ Zob. Helm, *Frachtrecht...*, s. D-65.

zwłaszcza gdy się zważy, że w praktyce najczęściej właśnie spedytory podejmują się funkcji operatora przewozu multimodalnego, dokonując takich przewozów.

V

Taka sytuacja skłoniła Radę Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu, reprezentującą interesy różnych kręgów podmiotów uczestniczących w międzynarodowym handlu, do dokonania w czerwcu 1983 r. kolejnych zmian w *Jednolitych Regulach*. Reguły te mają bowiem na celu nie tylko ochronę interesów banków, lecz powinny również generalnie służyć ułatwieniom obrotu płatniczego w handlu międzynarodowym¹⁵, czym zainteresowane są — poza bankami — także inne podmioty uczestniczące w obrocie międzynarodowym, a zwłaszcza nabywcy, odbiorcy, przewoźnicy, spedytory, przedsiębiorstwa składowe itp.

Dokonana w 1983 r. rewizja *Jednolitych Regul* została zorientowana również na oczekiwane w najbliższej przyszłości zmiany. Uwzględniono przede wszystkim stale postępujący rozwój w technice transportu oraz mogące stąd wynikać dalsze zmiany w szeroko rozumianej organizacji transportu. Zmian tych nie można już ograniczać tylko do zjawisk upowszechniającej się coraz bardziej w handlu światowym konteneryzacji i rozwoju przewozu multimodalnego. W ich następstwie bowiem pojawiają się także inne istotne kwestie, a mianowicie sprawa odpowiedzialności kupującego — importera za jasne określenie wobec własnego banku we wniosku o otwarcie akredytywy dokumentowej rodzaju wymaganych dokumentów przewozowych, a także zagadnienie precyzyjnego sformułowania wymogów, jakie powinny one spełniać w celu bezkonfliktowego sfinansowania całej transakcji. Nie bez znaczenia jest tu również wpływ łączności i techniki komputerowej na rozwój nowych form dokumentów przewozowych, a zwłaszcza nowych technik ich wystawiania w postaci choćby zapisów komputerowych. Zaczęły już powstawać wątpliwości, czy np. wydruk komputerowy dokumentu przewozowego może być honorowany przez bank w międzynarodowym obrocie handlowym jako dokument spełniający wymogi papieru wartościowego, którego wydanie bankowi stwarza po jego stronie obowiązek zapłaty za przesyłkę.

Jak już wspomniano, status prawny rozmaitych *Jednolitych Regul* wydawanych przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu jest na-

¹⁵ Por. Eisemann, Eberth, *Das Dokumenten-Akkreditiv...*, s. 38, 40.

der sporny¹⁶. Jednakże zawarte w nich postanowienia istotnie oddziaływiają w praktyce obrotu na zachowania podmiotów, których dotyczą. Abstrahując bowiem od jednoznacznego określenia charakteru prawnego *Jednolitych Reguł*, chodzi tu bez wątpienia o pewien konsensus wypracowany wspólnie na płaszczyźnie międzynarodowej przez rozmaite gremia, uczestniczące w światowym handlu. Ponieważ *Jednolite Reguly* nie są więc ustalonymi jednostronnie przez jednego z kontrahentów warunkami, przeto w praktyce nie jest w ogóle podnoszona kwestia uznania bądź nieuznania ich w umowie przez któregośkolwiek z uczestników transakcji¹⁷. Dlatego przedstawienie pokrótce aktualnej wersji postanowień *Jednolitych Reguł i Zwyczajów dla akredytyw dokumentowych* w zakresie odnoszącym się li tylko do dokumentów przewozowych wydaje się być uzasadnione.

Aktualna wersja *Jednolitych Reguł* z 1983 r.¹⁸ wprowadza wyraźne rozgraniczenie między wymogami postawionymi konosamentom morskimi (art. 26 *Jednolitych Reguł*), a wszelkiego rodzaju innymi dokumentami przewozowymi (art. 25 *Jednolitych Reguł*). Celem takiego właśnie rozgraniczenia było: po pierwsze — ujednoczenie wymogów stawianych wszelkim innym niż konosament morskimi dokumentom przewozowym, ułatwiające ich wykorzystywanie w ramach akredytywy dokumentowej; po drugie — poszerzenie kręgu dokumentów przewozowych honorowanych przez banki. Oba wymienione artykuły *Jednolitych Reguł* zawierają precyzyjny katalog wymogów, będących podstawą do oceny, czy banki zobowiązane są określić dokument przewozowy przyjąć, czy odrzucić. Postanowienie art. 25 *Jednolitych Reguł* ma przy tym charakter bazy, do której należy się odwołać wówczas, jeśli nie wskazano bankowi na konosament morski jako dokument przewozowy, mający być w konkretnej sytuacji podstawą akredytywy dokumentowej. Innymi słowy, art. 25 obejmuje swym przedmiotowym zakresem cały wachlarz dokumentów przewozowych, a więc tak listy przewozowe

¹⁶ Zob. poglądy przytoczone w przyp. 10. Również w polskiej literaturze przedmiotu brak jest pełnej zgodności stanowisk w tej kwestii. I tak J. Łopuski określa międzynarodowe reguły opracowywane przez organizacje międzynarodowe jako ujednoczone w skali międzynarodowej reguły postępowania, zob. *Zarys prawa handlu międzynarodowego*, Toruń 1981, s. 68. Natomiast J. Jakubowski nazywa *Jednolite Reguly* zuniformalizowanymi i zharmonizowanymi zwyczajami spotykanymi w handlu międzynarodowym, por. jego wywody w: *Zarys międzynarodowego prawa handlowego*, Warszawa 1983, s. 25.

¹⁷ Por. J. Nielsen, [w:] *Bankrecht und Bankpraxis*, Köln 1979, T. 5, s. 5/105 i n.

¹⁸ Pełny tekst *Jednolitych Reguł* z 1983 r. w angielskiej i niemieckiej wersji językowej zawiera m. in. broszura *Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumenten-Akkreditive*, Köln 1983, wydana przez zachodniemiecką grupę Międzynarodowej Izby Handlowej.

kolejowe, lotnicze i drogowe, rozmaite zaświadczenia o załadunku, jak również i dokumenty przewozu multimodalnego.

W przeciwieństwie do koncepcji przyjętej w poprzedniej wersji *Jednolitych Reguł* z 1974 r. obecne ujęcie polega na określeniu w początkowym ustępie art. 25 i 26 tych cech dokumentu przewozowego, czy konosamentu morskiego, które są pozytywnymi przesłankami uzasadniającymi przyjęcie każdego z nich przez bank. W kolejnym ustępie wymienionych artykułów wyliczono te cechy każdej z obu grup dokumentów, które nie stoją na przeszkodzie ich akceptacji przez banki. Nazwijmy je przesłankami indyferentnymi. Wreszcie w art. 25c i art. 26c wskazano kryteria negatywne, których spełnienie prowadzi do odrzucenia przez bank dokumentu przewozowego jako podstawy akredytywy dokumentowej.

Istotną wspólną cechą wśród pozytywnych przesłanek uzasadniających akceptację w obrocie płatniczym tak konosamentów morskich, jak i dokumentów przewozowych o innym charakterze jest wymóg wyraźnego, imiennego określenia w nich przewoźnika. Oczywiście — tak jak to było dotychczas — dokumenty przewozowe, które wyraźnie wskazują osobę przewoźnika mogą być podpisane także przez jego pełnomocnika.

Wśród innych pozytywnych przesłanek dostrzec można już jednak różnice między wymogami postawionymi konosamentom morskim a innym dokumentom przewozowym. Dla dopuszczalności przyjęcia i zaakceptowania przez bank tych ostatnich wystarczy bowiem zaledwie, aby stwierdzały one wysłanie rzeczy albo przyjęcie ich do przewozu, podczas gdy konosament morski tylko wówczas będzie mógł stanowić podstawę akredytywy dokumentowej, gdy z jego treści będzie jednoznacznie wynikać, że towar został załadowany na pokład imiennie określonego statku, albo że jest przewożony statkiem określonym w taki właśnie sposób.

Z powyższego wynika więc, że o ile wzmianka w innym niż konosament morski dokumencie przewozowym o wysłaniu przesyłki lub przyjęciu jej w pieczę przez przewoźnika wystarcza już dla przyjęcia takiego dokumentu przez bank jako podstawy akredytywy, o tyle jej zamieszczenie w konosamencie morskim skutku takiego jeszcze nie spowoduje. W konsekwencji wykorzystanie konosamentu morskiego jako dokumentu przewozu multimodalnego zostaje ograniczone tylko do przypadków, gdy przewóz taki rozpoczyna się w porcie morskim. Ponieważ w praktyce jest z reguły inaczej, tzn. przewóz multimodalny najczęściej rozpoczyna się w głębi lądu, a odcinek morski albo jest jednym ze środkowych odcinków trasy, albo nawet w ogóle nie występuje, przeto dobrze się stało, że także wystawiony wówczas w głębi lą-

du przez operatora dokument przewozu multimodalnego musi być obecnie akceptowany przez banki, a to na podstawie art. 2a ii) aktualnej wersji *Jednolitych Reguł*. Dotychczasowa bowiem ich wersja z 1974 r. takiej możliwości nie przewidywała, jeśli przewóz multimodalny nie obejmował morskiego odcinka trasy. Rezygnacja więc z wymogu tzw. „dokumentu pokładowego” jedynie na rzecz przyjęcia przesyłki w pieczęć w przypadku innych dokumentów przewozowych niż konosament morski wydaje się szczególnie korzystna, zwłaszcza w kontekście potrzeb przewozu multimodalnego. Eliminuje ona bowiem wadę „dokumentów pokładowych”, polegającą na opóźnieniu wysyłającemu — wierzycielowi chwili, w której może on przedstawić bankowi dokument przewozowy celem zabezpieczenia czy realizacji płatności, zwłaszcza gdy wysyłający przekazał przesyłkę przewoźnikowi w głębi lądu, a przewóz morzem stanowić ma jeden z ostatnich odcinków całej trasy przewozu. Inną ponadto wadą „dokumentów pokładowych” jest również opóźnienie wydania przesyłki odbiorcy w miejscu przeznaczenia, zważywszy, że coraz częściej przesyłki przybywają tam przed dokumentami¹⁹.

Szeroką akceptację dokumentów przewozowych stosowanych w przewozach multimodalnych, a mających czynić zadość wymogom akredytywy dokumentowej, dostrzec można zwłaszcza wśród przesłanek zwanych indyferentnymi, a zawartych w art. 25 i 26 *Jednolitych Reguł*. O ile bowiem odbiorca — importer nie dokonał wyraźnego odmiennego zastrzeżenia w treści akredytywy, to banki nie będą odrzucały zarówno konosamentów morskich, jak i innych dokumentów przewozowych, jeśli tylko noszą one nazwę „Konosament transportu kombinowanego”, „Dokument transportu kombinowanego”, „Konosament transportu kombinowanego albo konosament port-port”²⁰, albo inny tytuł lub kombinację tytułów o podobnym sensie i znaczeniu. W przeciwieństwie do brzmienia art. 23 *Jednolitych Reguł* z 1974 r., nie jest już obecnie wymagane, aby wspomniane dokumenty zawierały w swej treści wyraźny wymóg posłużenia się co najmniej dwoma różnymi środkami transportowymi.

Ponadto wśród przesłanek indyferentnych, wystarczających dla uznania przez bank dokumentu przewozowego jako podstawy akredytywy, wymienia się wskazanie w jej treści odmiennego od miejsca przyjęcia przesyłki w pieczęć portu, w którym załadowano go na sta-

¹⁹ Zob. B. S. Wheble, *UCP 1974/1983 Revisions compared and explained*, Paris 1984, s. 51.

²⁰ W tym ostatnim wypadku chodzi o tzw. formularze wielocelowe, wykorzystywane w zależności od potrzeby albo jako konosamenty, albo jako inne dokumenty przewozowe, por. szerzej B. S. Wheble, *The Documentary Credit in relation to Traditional and Multimodal Sales*, „Europäisches Transportrecht” 1981, s. 107.

tek, albo odmiennego portu wyładunku i miejsca ostatecznego przeznaczenia przesyłki. Takie sytuacje charakterystyczne są właśnie dla przewozów multimodalnych zazwyczaj rozpoczynających się i kończących w głębi lądu, a nie w portach morskich.

Wreszcie banki zostały zobowiązane do nieodrzućania nawet i takich dokumentów przewozowych, z których treści wynika, że odnoszą się one do przesyłek przewożonych w kontenerach, na paletach i przy wykorzystaniu innych podobnych urządzeń służących koncentracji przesyłek.

Natomiast w wypadku przewozu morskiego albo multimodalnego, ale obejmującego odcinek morski, do kryteriów negatywnych, uniemożliwiających bankowi przyjęcie konosamentu morskiego, czy innego dokumentu przewozowego, zalicza się przewóz na podstawie czarterpartii albo dokonywany statkiem napędzanym tylko za pomocą żagli.

Generalną przesłanką negatywną, skutkującą obowiązkiem banku odrzucenia tak konosamentu morskiego, jak i innego dokumentu przewozowego, jest także okoliczność, iż zostały one wystawione przez spedytora. Jednakże w odniesieniu do obu wymienionych kategorii dokumentów banki nie są zobowiązane do ich odrzucenia, nawet w wypadku wystawienia ich przez spedytora, jeśli ten ostatni działa jak przewoźnik albo agent imiennie wskazanego przewoźnika. Natomiast art. 25d *Jednolitych Reguł* zezwala bankom na przyjęcie wystawionego nawet przez spedytora dokumentu, jeśli jest nim standardowy konosament transportu kombinowanego opracowany przez Międzynarodowe Zrzeszenie Spedytorów (FIATA) i uznany przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu. Na podstawie tego dokumentu spedytör podejmuje się bowiem przewozu jako operator transportu multimodalnego i przejmuje zań całą odpowiedzialność²¹.

Dokument taki był już zasadniczo uznawany przez banki jako podstawa akredytywy dokumentowej także w świetle art. 23 dotychczasowej wersji *Jednolitych Reguł* z 1974 r.

Dalszą przesłanką uzasadniającą odrzucenie dokumentu przewozowego przez bank w przypadku przewozu dokonanego drogą morską, lub choćby obejmującego jako jeden z odcinków — odcinek morski, jest wzmianka w jego treści o przewozie rzeczy na pokładzie statku, o ile w treści akredytywy nie zezwolono wyraźnie na dokonanie przewozu w taki właśnie sposób. To sformułowanie *Jednolitych Reguł* koresponduje z konwencją brukselską o konosamentach z 1924 r. (tzw. *Reguły Haga-Visby*)²², wyłączającą stosowanie jej przepisów do prze-

²¹ Por. J. G. Helm, [w:] *Handelsgesetzbuch — Grosskommentar*, Berlin—New York 1979, uwagi do § 425 HGB; tenże, *Frachtrecht...*, s. D-15.

²² Zob. przyp. 4.

wozu ładunku na pokładzie statku. Sformułowania *Jednolitych Reguł* wydają się jednak bardziej elastyczne, skoro na podstawie art. 28b banki nie odrzucą dokumentu, zawierającego klauzulę dopuszczającą przewóz rzeczy na pokładzie statku, pod warunkiem jednak, iż dokument taki nie stanowi wyraźnie o tym, że towar jest lub będzie na kolejnym odcinku trasy przewożony na pokładzie statku.

Dotychczasowa regulacja art. 21 *Jednolitych Reguł* w wersji z 1974 r. w kwestii przeładunków dostosowana była właściwie do przewozów morskich. Nowo sformułowany, obecnie art. 29 *Jednolitych Reguł*, rozszerza odnośne postanowienia na pozostałe gałęzie transportu, definiując zarazem po raz pierwszy pojęcie „przeładunku”. Co prawda także dotychczasowy art. 21 *Jednolitych Reguł* z 1974 r. nie sprzeciwiał się przyjmowaniu przez banki dokumentów, zawierających nadrukowane klauzule dające przewoźnikowi prawo do dokonywania przeładunku, i to nawet pomimo wyraźnie sformułowanego w postanowieniach akredytywy jego zakazu, jeśli tylko dla całej trasy przewozu wystawiono jeden i ten sam dokument przewozowy.

Utrzymując nadal to rozwiązanie w art. 29b *Jednolitych Reguł*, nowy art. 29 przewiduje nadto, że banki będą przyjmować dokumenty przewozowe także w innych wyraźnie określonych przypadkach, nawet jeśli przeładunków zabraniają postanowienia akredytywy. I tak, mimo zawartych w postanowieniach akredytywy zakazów przeładunku, art. 29c *Jednolitych Reguł* nie sprzeciwia się jednak przyjmowaniu przez bank takich dokumentów przewozowych, które wyraźnie przewidują dokonanie przeładunku, jeśli tylko te same postanowienia akredytywy wymagają przedłożenia dokumentu przewozu multimodalnego, albo jeśli przewidziano w nich przewóz rzeczy od miejsca ich przyjęcia do ostatecznego miejsca przeznaczenia przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportu, włącznie z transportem morskim. Takie wyraźne obecnie usankcjonowanie akceptacji przez banki dokumentu przewozu multimodalnego, jako jednego z możliwych dokumentów stanowiących podstawę akredytywy, wydaje się być oczywiste. Nie sposób bowiem nie dostrzec, że przeładunek jest nieunikniony przy każdym przewozie multimodalnym, jako nierozdzielnie związany funkcjonalnie z jego istotą. Formułowanie w akredytywie zakazu dokonywania przeładunku i zarazem domaganie się wykonania przewozu multimodalnego przedstawia przeto wewnętrzną sprzeczność²³. Tymczasem w dotychczasowej wersji *Jednolitych Reguł* sprawa ta nie była jednak rozstrzygnięta *expressis*

²³ Zob. R. Eberth, *Die Revision von 1983 der Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumenten-Akkreditive*, „Wertpapiermitteilungen” 1984, Nr. 4, Sonderbeilage, s. 20; W he ble, *UCP 1974/1983...*, s. 54.

verbis, co powodowało niejasność sytuacji w stosunkach między bankami a ich kontrahentami zaangażowanymi w przewóz multimodalny.

Niezależnie od okoliczności, że warunki akredytywy zabraniają przeładunku, banki zobowiązane są nadto przyjmować i takie dokumenty, z których wynika, że przesyłka od miejsca jej przyjęcia do ostatecznego miejsca przeznaczenia jest przewożona w jednym i tym samym kontenerze, i na podstawie jednego i tego samego dokumentu przewozowego. Wreszcie, mimo sformułowanego w akredytywie zakazu przeładunku, banki honorować mają i takie dokumenty przewozowe, które przewidują jako miejsce przyjęcia przesyłki i ostatecznego jej wydania terminale kontenerowe należące tak do portów załadunku, jak i przeznaczenia przesyłki, albo związane z ich funkcjonowaniem. W tej sytuacji droga od statku do położonego w pobliżu portu terminalu kontenerowego, czy też od takiego terminalu do statku nie może być traktowana w świetle *Jednolitych Reguł* jako odrębny odcinek na trasie przewozu, mający samodzielne znaczenie wobec określonej w warunkach akredytywy trasy przewozu. Również piśmiennictwo zaakceptowało pogląd, że przewóz kontenera między statkiem a portowym terminalem kontenerowym nie może być kwalifikowany jako przedsięwzięcie przeładunkowe²⁴.

VI

W wyniku uproszczenia treści licznych postanowień *Jednolitych Reguł* i dostosowania ich do zmieniających się stosunków w międzynarodowym handlu i transporcie, Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu urzeczywistniła cel, jaki postawiła przed sobą przystępując do kolejnej rewizji wydanych przez siebie po raz pierwszy w 1933 r. *Jednolitych Reguł*. Celem tym było stworzenie jednolitego, uwzględniającego wymogi czasu, prawa w szerokim tego słowa znaczeniu, z przeznaczeniem dla wszystkich podmiotów uczestniczących w międzynarodowym obrocie płatniczym i korzystających z instytucji akredytywy dokumentowej. Pomimo treściowego poszerzenia objętości aktualnej wersji *Jednolitych Reguł* i unormowania nowo powstających stanów faktycznych, regulacja niektórych zagadnień pozostała nadal otwarta. Należy do nich zwłaszcza problematyka skutków naruszeń prawa przy korzystaniu z akredytywy dokumentowej w związku z próbami podstępnych, czy oszukańczych transakcji, które to zjawisko w

²⁴ Zob. G. Gleisberg, *Die Prüfung von Dokumenten des kombinierten Transports beim Dokumenten-Akkreditiv*, Köln 1980, s. 110.

ostatnim czasie stało się szczególnie aktualne²⁵. Rozwiązania tego problemu nie można jednak oczekiwać na płaszczyźnie ujednoczenia *Jednolitych Reguł*, lecz jego rozstrzygnięcie należy pozostawić znajdującemu każdorazowo zastosowanie prawu wewnętrznemu państw, których podmioty uczestniczą aktualnie w obrocie. Również bowiem po zmianach dokonanych w *Jednolitych Regułach* w 1983 r. takie zagadnienia materialnoprawne, jak przedawnienie roszczeń, wady oświadczeń woli, skutki prawne niewykonania umów, czy innych ich naruszeń będą nadal przedmiotem regulacji prawa wewnętrznego zainteresowanych państw²⁶.

Ponieważ jednak *Jednolite Reguły* nie stanowią żadnego zamkniętego, samowystarczalnego porządku prawnego, przeto w poszczególnych kwestiach, które nie zostały w nich rozstrzygnięte, wymagają one uzupełnienia przez zastosowanie prawa wewnętrznego, którego wskazanie nastąpi według zasad międzynarodowego prawa prywatnego. Jednakże z drugiej strony odwoływanie się do ustawodawstw wewnętrznych, często bardzo różniących się między sobą, należy — na ile to możliwe — ograniczać, aby nie stwarzać z kolei zagrożenia dla tworzonych przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu — za pośrednictwem *Jednolitych Reguł* — międzynarodowego, jednolitego prawa handlowego²⁷.

Wpłynęło do Redakcji
„Folia iuridica”
w październiku 1986 r.

Zakład Prawa Gospodarczego
Uniwersytet Mikołaja Kopernika
w Toruniu

Zbigniew Kwaśniewski

FONCTION ET VOLE DES DOCUMENTS DE TRANSPORT DANS LE CIRCUIT INTERNATIONAL DE PAIEMENT

Parmi les fonctions que remplissent les documents de transport en circuit intérieur et surtout leur groupe le plus nombreux constitué par les lettres de voiture, on cite le plus souvent celles-ci: démonstrative et instructive et celles d'identité et d'information. En la circuit internationale les documents de transport sont aussi souvent un instrument de la garantie de paiement et une base d'accomplissement d'une prestation pécuniaire par la banque dans les cadres d'une institution appelée accreditif documentaire. Il sert à reporter sur l'acquéreur le droit de propriété ou

²⁵ Zob. Eberth, *Die Revision...*, s. 20.

²⁶ Tak R. A. Schütze, [w:] *Münchener Vertragsbuch*, Bd 3-Wirtschaftsrecht, München 1984, s. 163.

²⁷ Por. Eisemann, Eberth, *Das Dokumenten-Akkreditiv...*, s. 50.

bien le droit de disposer de la marchandise contre le transfert du document de transport défini dans les dispositions de l'acréditif transmis à la banque. Parfois la délivrance physique de l'envoi est effectuée à long délai.

Le destinataire — importeur, dans sa requête pour ouvrir l'acréditif, précise les exigences auxquelles doit satisfaire le document de transport, afin que la banque puisse payer les marchandises. La vérification de la conformité de ces exigences avec le document de transport présenté à la banque ne met pas celle-ci en difficulté, s'il s'agit des documents utilisés dans le domaine des transports conventionnels de branche, parce qu'ils ont leurs régularisations de la loi à part, ainsi dans la législation intérieure des états, que dans les conventions internationales de branche se rapportant au transport, largement applicables vu le nombre des ratifications esquises.

Les doutes commencent à apparaître seulement, lorsque l'acquéreur établissant l'acréditif montre dans les dispositions de celui-ci un document de transport multimodal. Appliqués de plus en plus en pratique les transports multimodaux attendent en vain la régularisation plus complète ainsi dans la convention internationale en vigueur, qu'en principe dans les législations intérieures. Les banques n'ont pas de point de repère de la loi pour évaluer le document de transport qu'on leur présente et elles courent un risque défini au cas de prestation pécuniaire fournie dans les cadres de l'acréditif documentaire à la base d'un tel document.

On a essayé de remédier à ces difficultés en modifiant les teneurs des *Règles et usages homogènes pour les accréditifs documentaires*. Cette modification a été faite en 1983 par la Chambre Internationale de Commerce à Paris.

L'auteur analyse les prémisses y formulées; l'accomplissement de celles-ci par le document de transport multimodal permet à la banque de l'accepter et effectuer le paiement de l'envoi conformément aux dispositions l'acréditif documentaire. En même temps, on souligne que le caractère juridique des *Règles homogènes* est contestable (la littérature reflète ce fait) et qu'elles ne peuvent pas prétendre à l'ordre juridique clos et autarcique, donc il est nécessaire d'appliquer dans certains problèmes la législation intérieure, indiquée suivant les normes de collision du droit privé international.