

JAN HOŁOWIŃSKI

DALEKOPISOWY MORSKI LIST PRZEWOZOWY A KONOSAMENT

W ciągle jeszcze fundamentalnej dla polskiej nauki prawa morskiego rozprawie prof. Józefa Górskiego z 1955 r. na temat konosamentów¹ autor jej podkreśla, iż podstawową funkcją każdego konosamentu jest jego „funkcja papieru wartościowego, a w szczególności funkcja papieru towarowego”. I słusznie dalej autor wywodzi, że „na tej funkcji oparte są różne transakcje handlowe odnoszące się do ładunku, czynności kredytowo-zastawnicze” i inne. Jednak J. Górski już wówczas, a więc około 20 lat temu, zauważył, że w pewnych przypadkach konosament nie spełnia tych wszystkich funkcji, w szczególności „gdy na podstawie umowy stron należność za ładunek zapisana ma być przez eksportera na rachunku otwartym importera (odbiorcy)”, a więc gdy konosament dostaje się do rąk odbiorcy nie za pośrednictwem aparatu bankowego, lecz bezpośrednio².

I tak też się dzieje począwszy mniej więcej od lat sześćdziesiątych w coraz to większym rozmiarze. W konsekwencji jedna z najważniejszych „klasycznych” funkcji konosamentu, jako towarowego papieru wartościowego, zaczęła odgrywać nieco mniejszą rolę, a mówiąc bardziej precyzyjnie: zaczęły się mnożyć wypadki w handlowym obrocie morskim, gdy funkcja ta stawała się niepotrzebna. Strony umowy sprzedaży są wówczas ze sobą w takich stosunkach handlowych, iż przenoszenie własności ładunku okrętowego nie musi się odbywać za pomocą przekazania dokumentu, dzięki któremu można rozporządzać ładunkiem. Mechanizm ten doskonale przedstawił J. Górski w cytowanej rozprawie³.

Jeżeli jednak przeniesienie własności ładunku okrętowego ma nastąpić nie za pomocą przekazania konosamentu, to jaką instytucją prawną możemy się tu posłużyć? Nasuwa się sugestia aby odwołać się do postanowień prawa zobowiązań normujących przewóz w ogólności. Jak to podkreśla J. Górski w innym swym dziele⁴ „umowa przewozu rzeczy jest ro-

¹ J. Górski, *Konosament*, Warszawa 1955, s. 144.

² Ibidem, s. 145.

³ Ibidem, s. 147 - 9.

⁴ A. Ohanowicz, J. Górski, *Zarys prawa zobowiązań*, Warszawa 1970, s. 415 i in.

dzajem umowy na korzyść osoby trzeciej -odbiorcy" i dalej: „Z umowy przewozu wynikają dla odbiorcy zasadniczo tylko uprawnienia — a w szczególności uprawnienie odbioru przesyłki". Równocześnie należy pamiętać, iż zgodnie z umową sprzedaży, zawieraną przez sprzedawcę (eksportera, przeważnie wysyłającego przesyłkę) i kupującego (importera, będącego bezpośrednio lub pośrednio odbiorcą przesyłki), wydanie rzeczy, będące przy sprzedaży towarów oznaczonych rodzajowo warunkiem i momentem przeniesienia własności rzeczy ze sprzedaży na kupującego, „polegać też może na powierzeniu jej (rzeczy sprzedanej, przesyłki) przewoźnikowi”⁵. A więc gdy na ładunek powierzony przewoźnikowi nie wystawia się „dokumentów reprezentujących ten towar (papierów towarowych, takich jak: konosament, dokument składowy)”⁶, to wydanie rzeczy sprzedanej kupującemu następuje już z chwilą wydania jej przewoźnikowi.

Wobec tego, jeśli sprzedawca może zaufać kupującemu, iż cena zostanie w umówiony sposób uiszczona, to nie potrzebuje konosamentu. Wyrósł on bowiem jako podstawowy dokument w przewozie morskim z tego, iż strony umów w handlu morskim nie miały do siebie zaufania, nie miały pewności, czy cena zostanie zapłacona w umówionej wysokości, terminie i walucie. Stąd właśnie niezbędne stało się także pośrednictwo aparatu bankowego. I słusznie właśnie J. Górski określa konosament jako min. instrument kredytu bankowego⁷.

Sytuacja zmienia się, gdy strony transakcji handlowej mają do siebie zaufanie lub też gdy mają inne zabezpieczenie swoich interesów. To właśnie zachodzi w nowo rodzących się stosunkach handlowych mniej więcej od lat sześćdziesiątych obecnego wieku. Nie tylko przedsiębiorstwa handlu zagranicznego państw socjalistycznych mogą w stosunkach pomiędzy sobą przeważnie zrezygnować z zabezpieczenia konosamentowego swoich roszczeń. Zachodzi to również pomiędzy przedsiębiorstwami w państwach niesocjalistycznych, a w szczególności w państwach kapitalistycznych wysoko rozwiniętych pod względem gospodarczym. Integracja kapitałowa i własnościowa powoduje, co trafnie przewidział J. Górski⁸, iż często w przewozie morskim odbiorcą przesyłki jest oddział własnego przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwo „siostrzane” lub afiliowane, komisant lub agent. Zabezpieczenie zapłaty ceny wobec takich odbiorców mija się z celem, jest niepotrzebne. Pomijanie pośrednictwa banku obniża koszty obsługi transakcji, a więc pozostawia wyższy zysk stronom umowy, jest więc ekonomicznie korzystne.

Na bazie takiego rozumowania i nowych stosunków społeczno-gos-

⁵ Ibidem, s. 262.

⁶ Ibidem, rozstrzelenie dodano.

⁷ J. Górski, op. cit., s. 145 - 7.

⁸ Ibidem, s. 145 pkt d.

podarczych przy stosowaniu nowej techniki musiała powstać również nowa nadbudowa prawna. Wyraża się ona w powstaniu nowej w transporcie morskim (aczkolwiek nie nowej w innych gałęziach transportu) instytucji prawnej, którą jest nie znany dotychczas morski list przewozowy i to nie zwyczajny list przewozowy, lecz przekazywany za pomocą dalekopisów, dlatego też nazwany dalekopisowym morskim listem przewozowym.

Pierwszym przewoźnikiem morskim oceanicznym, który wprowadził w praktyce dalekopisowy morski list przewozowy, jest konsorcjum żeglugowe Atlantic Container Line (ACL), którego siedziba mieściła się początkowo w Szwecji, a następnie w W. Brytanii. Przedsiębiorstwo to początkowo oceniało, iż na obsługiwanym przez swoje statki szlaku żeglugowym pomiędzy Europą Zachodnią i wschodnim wybrzeżem Stanów Zjednoczonych i Kanady około 85% przesyłek było nadawanych ciągle przez tych samych nadawców do tych samych odbiorców. Podobny zresztą wskaźnik notuje się w portach polskich.

W związku z tym sądzono, iż w takim samym procencie przypadków nie potrzeba wystawienia konosamentu. Okazało się jednak, iż tylko około 20 - 25% przesyłek nie korzysta z konosamentu, ale i to jest wystarczająco poważnym wskaźnikiem, co spowodowało, iż dalekopisowy morski list przewozowy wszedł na stałe do praktyki morskich przewozów drobnicy, szczególnie w ruchu kontenerowym.

Właśnie stosowanie kontenerów w transporcie, przy eksploatacji których prowadzi się ewidencję, obliczanie należności, kosztów, kalkulowanie efektywności przy pomocy elektronicznych maszyn cyfrowych, nasunęło pomysł wykorzystania tych urządzeń i związanego z nimi systemu łączności pomiędzy poszczególnymi oddziałami lub agencjami koncernu ACL także do przekazywania innych szczegółów, m. in. również wszystkich tych, które zamieszcza się w konosamentach. W ten sposób powstał pomysł „przekazywanych po drucie” konosamentów, a ponieważ nie były to już konosamenty, należało zaproponować dla nich inne określenie. Koncern ACL nazwał je *datafreight receipt*, z którego to terminu tylko człon *freight receipt* (potwierdzenie frachtu — ale frachtu w znaczeniu ładunku) ma znaczenie prawne, podczas gdy przedrostek *data-* jest czymś fantazyjnym. Być może, iż jego autorom i właścicielom przysługiwać może prawo wyłączności do stosowania tego terminu, ponieważ jednak jako całość termin ten nie ma określonego znaczenia prawnego, należy i można go przetłumaczyć na inne języki, uwzględniające już obowiązujące ustawodawstwo i stosowaną w nim terminologię techniczną i prawną. To właśnie jest przesłanką nazwania omawianego dokumentu dalekopisowym morskim listem przewozowym. Określenie jego charakteru prawnego zostanie ułatwione przez zilustrowanie praktyki jego stosowania.

I. DALEKOPISOWY MORSKI LIST PRZEWOZOWY

Oddając przesyłkę (wg terminologii polskiego kodeksu morskiego — ładunek) do przewozu morskiego, przewoźnik wydaje załadowcy potwierdzenie przyjęcia (ang. *freight receipt*). To potwierdzenie przyjęcia zostaje sporządzone na formularzu przypominającym swą treścią po prostu konosament, z tym jedynie, iż pomija się słowo „konosament”. Tak więc mamy tu wszelkie elementy konosamentu wymienione w art. 127 § 1 k.m., poza dwoma następującymi:

1) Zgodnie z pktm 3 cytowanego postanowienia konosament powinien zawierać oznaczenie odbiorcy lub stwierdzenie, że jest on wystawiony na zlecenie albo na okaziciela. Otóż potwierdzenie przyjęcia zawiera zawsze oznaczenie odbiorcy, jest wystawiane na imiennie określonego odbiorcę. Natomiast potwierdzenie przyjęcia nie może być wystawiane na zlecenie czy okaziciela, nie może być więc przenoszone na inne osoby w drodze indosu. Nie widać jednak przeszkód aby takie potwierdzenie przyjęcia nie mogło być przeniesione na inną osobę w drodze cesji (przelewu), jeśli sam ten dokument nie zawiera zastrzeżenia umownego nie dopuszczającego takiej czynności prawnej (ad art. 509 § 1 k.c.). Przelew taki może być handlowo potrzebny gdy np. załadowcą jest spedytor portowy, zaś z faktu załadowania przesyłki na statek inna osoba wyciąga dla siebie skutki prawne, np. sprzedawca towaru, który zapisuje jego równowartość w ciężar rachunku swego klienta, któremu towar wysłano.

2) Drugim, o zupełnie marginesowej wadze, punktem, którym potwierdzenie przyjęcia różni się od konosamentu, jest pkt 11 cytowanego przepisu k.m., w którym wymaga się podania liczby wydanych egzemplarzy konosamentu; chodzi o oryginały konosamentu⁹. Otóż potwierdzenie przyjęcia wystawia się i wydaje tylko w 1 egzemplarzu oryginalnym (z dowolną liczbą kopii).

Konosament jest zgodnie z art. 122 § 1 k.m. dowodem „przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu”, tak samo jak potwierdzenie przyjęcia. Konosament różni się jednak istotnie w tym, iż jest równocześnie „dokumentem legitymującym do rozporządzania tym ładunkiem i do jego odbioru”. Otóż potwierdzenie przyjęcia nie daje samo z siebie takiego uprawnienia. Potwierdzenie to zostaje wydane załadowcy i pozostaje w jego rękach, nie wchodzi do obiegu, nie zmienia (z reguły, poza relacją załadowcy z jego zleceniodawcą) posiadacza, nie legitymuje do rozporządzania i nie jest dokumentem odbioru. Jest po prostu zwykłym potwierdzeniem, iż opisany w nim ładunek został przyjęty na statek (lub do magazynu wzgl. do kontenera przewoźnika) w celu przewozu do określonego portu i ewentualnie dalej do umówionej miejscowości docelowej wewnątrz kraju.

⁹ Por. *ibidem*, s. 64.

Potwierdzenie przyjęcia określa w sposób dokładny przesyłkę pod względem jakościowym, ilościowym i jej zewnętrznego stanu, tak samo jak to ma miejsce w konosamencie. Warunki przewozu zamieszczone w potwierdzeniu są identyczne do warunków konosamentowych. Załadowcom przedstawia się alternatywę: mogą żądać wydania konosamentu (zgodnie z art. 120 § 1 k.m. lub z art. III § 3 Konwencji Brukselskiej o konosamentach z 1924 r.) lub wspomnianego potwierdzenia przyjęcia przesyłki. Jeśli żądają konosamentu, puszczają go w obieg w sposób konwencjonalny. Jeśli jednak przyjmują potwierdzenie przyjęcia, to zachowują u siebie ten dokument, który nie wchodzi do obiegu.

Potwierdzenie przyjęcia zostaje wypisywane na urządzeniach dalekopisowych w ten sposób, iż wypisując dla załadowcy potwierdzenie przyjęcia, równocześnie zostaje wypisany w biurze agenta (oddziału) przewoźnika w porcie wyładunkowym lub w miejscowości docelowej ten sam tekst na formularzu „zawiadomienia o przybyciu” (*arrival notice*). W ten sposób wszystkie dane zawarte w potwierdzeniu przyjęcia zostają przekazane na drugą stronę oceanu i zostaje tam sporządzony nowy dokument, będący w istocie kopią potwierdzenia przyjęcia.

Zawiadomienie o przybyciu (przesyłki) jest adresowane do określonego odbiorcy, podanego w potwierdzeniu przyjęcia przesyłki do przewozu. Zawiadomienie to zostaje doręczone owemu odbiorcy. Zgodnie z postanowieniami zawartymi na formularzu tego dokumentu, służy on do legitymowania posiadacza do odbioru ładunku. Jest to więc dokument legitymacyjny¹⁰, i nie może być przenoszony na inne osoby w drodze indosu, tak jak papiery wartościowe na zlecenie. Według postanowień umownych zawartych na formularzu zawiadomienia o przybyciu, dokument ten nie może być przenoszony na inne osoby, poza udzieleniem umocowania do odbioru przesyłki, które może być udzielone w formie pisemnej adnotacji zamieszczonej na samym dokumencie.

Zawiadomienie o przybyciu zostaje doręczone odbiorcy wskazanemu w treści zawiadomienia. Na jego podstawie może być dokonana odprawa celna. Osoba legitymując się zawiadomieniem ma za sobą domniemanie, iż jest osobą uprawnioną do żądania wydania jej przesyłki. Domniemanie to może być obalone stosownymi dowodami przeciwnymi.

Wylania się problem i pytanie: jaki jest charakter opisanych dokumentów? Mimo iż odpowiedź na to pytanie została już udzielona w zaproponowanej polskiej jego nazwie (dalekopisowy morski list przewozowy), wymaga ona jednak uzasadnienia. Należy bowiem stwierdzić, iż oba wymienione dokumenty razem wzięte wraz z opisaną techniką ich wystawiania oraz z uprawnieniami wynikającymi z nich, zastępują konosament i spełniają te same co on funkcje poza funkcjami papieru wartościowego. Nawet i to zastrzeżenie nie jest w pełni prawdziwe, gdyż jak

¹⁰ Por. A. Ohanowicz, J. Górski, op. cit., s. 536.

to opisano powyżej, dokumenty te są mimo wszystko w pewnej mierze dokumentami, za pomocą których można rozporządzać opisaną w nich przesyłką; tyle tylko, że rozporządzanie to nie jest absolutnie uzależnione od posiadania tychże dokumentów, jak to ma miejsce w wypadku papierów wartościowych¹¹. Podobieństwo zawiadomienia o przybyciu do konosamentów zostało uznane nawet przez niezmiernie sformalizowane przepisy i organy celne takich państw jak Stany Zjednoczone i innych znanych z tego, iż wychwytyją najmniejsze nieprawidłowości w dokumentacji towarowej i transportowej przesyłek wchodzących do ich obszaru celnego. Częstym przypadkiem w przewozach przez Atlantyk było nienadejście na czas konosamentów, które uprawniają ich posiadaczy do przeprowadzenia odprawy celnej. Po prostu statek przybywał do portu wyładunkowego szybciej (wcześniej) niż konosamenty, wysyłane oczywiście pocztą lotniczą, ale zatrzymywane w swym obiegu przez poszczególne ogniwa systemu bankowo-kredytowego. Powoduje to daleko idące komplikacje, natomiast przy nowym systemie przekazywania dokumentacji za pomocą dalekopisów sytuacja taka zajść nie może, gdyż zawiadomienie o przybyciu przesyłki jest gotowe w porcie docelowym równocześnie z wypisaniem potwierdzenia przyjęcia przesyłki do przewozu. Zawiadomienie o przybyciu może być więc przyrównane do konosamentu imiennego (art. 125 § 1 pkt 1 k.m.) z punktu widzenia funkcji handlowych (ekonomicznych) spełnianych przez te dwa dokumenty.

Należy jednak ocenić charakter prawny potwierdzenia przyjęcia i zawiadomienia o przybyciu (przesyłki) razem wziętych; oba te dokumenty są bowiem członami jednej instytucji prawnej, elementami jednej dokumentacji; w zasadzie jeden nie może istnieć bez drugiego. Wystawienie jednego powoduje — jak to opisano — równoczesne wystawienie drugiego. Potwierdzenie przyjęcia przesyłki nie jest przesyłane wraz z przesyłką w swej formie materialnej (jako kawałek zapisanego papieru lub materiału papieropodobnego), jak to się dzieje na kolei lub w transporcie samochodowym czy lotniczym, lecz jest przekazywane po drucie w formie odpowiednich impulsów elektrycznych i tam, na drugim końcu tych drutów (kabli) jest odtwarzany jeszcze jeden egzemplarz tego potwierdzenia, tyle tylko że nazwany „zawiadomieniem o przybyciu”. Zawiadomienie to jest doręczane odbiorcy wymienionemu w tekście dokumentu.

Art. 780 § k.c. przewiduje obowiązek wydania przez przewoźnika wysyłającemu (na jego żądanie) bądź to wtórnika listu przewozowego „albo innego poświadczenia przyjęcia przesyłki do przewozu”. Opisane uprzednio poświadczenie przyjęcia przesyłki przez przewoźnika morskiego w celu przewozu spełnia dyspozycję cytowanej normy. Równocześnie według art. 785 k.c. odbiorca może żądać wydania listu przewozowego (jego oryginału) i samej przesyłki. Ten wymóg ustawy jest spełniany w odniesie-

¹¹ Por. ibidem, s. 532.

niu do zawiadomienia o przybyciu, które w konsekwencji można przyrównać do listu przewozowego w rozumieniu kodeksu cywilnego.

Należy zaznaczyć, że o ile przepisy dawnego kodeksu handlowego (art. 613 i 614 k.h.) nie dotyczyły przewozu morskiego, to obecnie obowiązujący w Polsce kodeks cywilny w tytule XXV daje normy dotyczące wszelkiego przewozu. W konsekwencji i zgodnie z art. 775 k.c. należy i można stosować przepisy tegoż tytułu we wszystkich tych sytuacjach, których nie regulują przepisy odrębne specjalne, dotyczące określonej gałęzi transportu. Jest to prawidłowe rozwiązanie, które pozwala odwołać się do postanowień k.c. we wszystkich okolicznościach nie przewidzianych przez normy specjalne. Tak właśnie jest w omawianym przypadku przewozu morskiego bez wystawienia konosamentu. Jest to jeszcze jeden przykład ścisłego związku pomiędzy prawem morskim a ogólnym prawem cywilnym, o czym niejednokrotnie przypomina prof. J. Górski.

Zastosowanie postanowień k.c. pozwala na ścisłe i rozumne uregulowanie wzajemnych praw i obowiązków stron wynikających z przewozu za dalekopisowym morskim listem przewozowym. I tak zgodnie z art. 786 k.c. odbiorca staje się zobowiązany do zapłaty oznaczonych w (morskim) liście przewozowym należności przewoźnika przez przyjęcie przesyłki i listu przewozowego (w naszym przypadku: zawiadomienia o przybyciu przesyłki). Obowiązki przewoźnika w wypadku odmowy przyjęcia lub niemożliwości doręczenia przesyłki są ustalone w prawie morskim i dlatego miałyby ono zastosowanie przed normami wynikającymi z art. 787 k.c.

Dalekopisowy morski list przewozowy koncernu żeglugowego ACL zawiera w swych postanowieniach umownych zastrzeżenie, iż przewóz odbywa się na tych samych zasadach i warunkach co przewóz za konosamentem, a więc zgodnie z postanowieniami Konwencji Brukselskiej o konosamentach z 1924 (tzw. Reguły Haskie) i prawa morskiego ogólnego danego państwa. Gdyby właściwe było prawo polskie, zastosowanie miałyby również cytowane (m. in.) postanowienia polskiego prawa cywilnego. W innych państwach, gdzie związki pomiędzy prawem morskim i prawem cywilnym są mniej ścisłe, sytuacja byłaby bardziej skomplikowana.

II. PRAKTYCZNE ZASTOSOWANIE I UNIFIKACJA PRZEPISÓW

Zastosowanie dalekopisowych morskich listów przewozowych rozwija się, ale jedynie w przewozach atlantyckich pomiędzy państwami kapitalistycznymi wysoko rozwiniętymi. Pomimo, iż przedsiębiorstwa państwowe Morska Agencja w Gdyni i w Szczecinie są agentami morskimi (art. 191 i nast. k.m.) koncernu żeglugowego ACL, dalekopisowe morskie listy przewozowe nie są dotychczas stosowane w Polsce z uwagi na trudności techniczne i organizacyjne. Mogłyby być stosowane w relacjach atlantyckich zresztą tylko w nikłych rozmiarach, gdyż polskie przedsię-

biorstwa handlu zagranicznego nie mają tego rodzaju stosunków ze swymi klientami zamorskimi, aby móc ryzykować pominięcie zabezpieczenia wykonania warunków transakcji i dlatego konosamenty są ciągle tu niezbędne.

Nasuwa się natomiast myśl, aby stosować dalekopisowe morskie listy przewozowe w przewozach pomiędzy przedsiębiorstwami państw socjalistycznych. Może to zresztą dotyczyć nie tylko przewozów morskich, w których np. w obrębie M. Bałtyckiego już obecnie stosuje się praktykę przesyłania konosamentów tym samym statkiem, którym płynie ładunek (tzw. pocztą okrętową), gdyż z reguły statek przybywa do portu docelowego wcześniej aniżeli dochodzi tam poczta z konosamentem. Tak więc konosament towarzyszy ładunkowi, podobnie jak np. kolejowy list przewozowy towarzyszy przesyłce kolejowej.

Dla rozliczeń pomiędzy przedsiębiorstwami państw socjalistycznych konosament jako papier wartościowy jest w tej funkcji potrzebny stosunkowo rzadko, np. przy przewozach do i z Albanii, Jugosławii, Kuby, Chin. Handel morski np. Polski z tymi 4 państwami obejmuje jedynie około 8% obrotów Polski z państwami socjalistycznymi. W obrotach ze stałymi klientami, o ugruntowanej opinii odnośnie do wypłacalności, zabezpieczonej zresztą gwarancjami wpływającymi z umów między państwowych, obrót konosamentem jako papierem wartościowym nie jest potrzebny i nie jest stosowany. Konosament staje się tu zwykłym listem przewozowym. Dotychczas jest on jednak wystawiony i przekazywany w sposób tradycyjny i konwencjonalny, bez zmian od czasów wynalezienia lokomotywy parowej w pierwszej połowie XIX w. Nasuwa się więc myśl aby w obrocie pomiędzy państwami socjalistycznymi wykorzystać nowoczesną technikę, a w szczególności elektroniczne maszyny cyfrowe wraz ze sprzężonymi z nimi urządzeniami dalekopisowymi. Dokumentacja prawna oraz ewidencja stanie się w ten sposób bardziej precyzyjna, uniknie się błędów (tak często występujących), a rozliczenia zostaną daleko uproszczone, zmechanizowane i zobjektywizowane.

Zastosowanie tych nowych i nowoczesnych metod i urządzeń w obrotach handlowych pomiędzy państwami socjalistycznymi wymaga jednak stworzenia i wprowadzenia w życie jednolitych norm prawnych, jednako-wo brzmiących, zunifikowanych. W przewozie kolejowym takie unifikowane normy już istnieją, w przewozie morskim natomiast jedynie w pewnej części i to, jak wykazuje szczegółowa analiza, z licznymi i daleko idącymi różnicami interpretacyjnymi. Ten stan wymaga naprawy. Potrzebne jest zunifikowane morskie prawo przewozowe państw socjalistycznych¹², w którym można i należałoby uwzględnić instytucję dalekopisowych morskich listów przewozowych.

¹² Por. recenzję J. Górskiego, dotyczącą pracy: *Umowa morskiego przewozu ładunku w prawie europejskich krajów socjalistycznych*, Państwo i Prawo 1973, nr 8-9, s. 221 i n.

Jest odrębną kwestią, jaką formę powinny przybrać te zunifikowane normy morskiego prawa przewozowego państw socjalistycznych. J. Górski zdaje się popierać sugestię, aby zastosowano w tym zakresie metodę „skandynawską” polegającą na tym, że poszczególne państwa wprowadzą u siebie jako prawo wewnętrzne uzgodniony ujednolicony akt¹³. Uzgodnienie takiego zunifikowanego tekstu może się odbyć na forum RWPG, w ramach której funkcjonuje wydzielona specjalistyczna agenda p.n. Biuro Koordynacji Frachtowania Statków (z siedzibą w Moskwie), pod którego auspicjami i inicjatywą już się prowadzi badania na temat możliwości unifikacji prawa morskiego państw członkowskich RWPG. Drugą możliwością w tym zakresie jest uchwalenie tzw. regionalnej konwencji międzynarodowej; ta propozycja jest prezentowana przez jednego z autorów radzieckich¹⁴.

Oba stanowiska są zgodne, że unifikacja morskiego prawa w ogóle, a morskiego prawa przewozowego w szczególności, jest niezbędna, że jest to sprawa ważna i dość pilna. Jej waga wynika (również) z przesłanek politycznych, m. in. w aspekcie oddziaływania takiej unifikacji na państwa tzw. trzeciego świata, natomiast jej pilność może być uzasadniona tym, iż długo już trwające prace nad unifikacją prawa morskiego prowadzone w jednej ze stałych agend Organizacji Narodów Zjednoczonych, na forum UNCTAD, nie czynią praktycznie żadnych postępów, z uwagi przede wszystkim na nieprzychylnie światowej unifikacji prawa morskiego stanowisko państw kapitalistycznych gospodarczo rozwiniętych. Tymczasem unifikacja prawa morskiego państw socjalistycznych, co najmniej tych, które są członkami RWPG, powinna być znacznie łatwiejsza do praktycznego zrealizowania.

Brak norm zunifikowanych prowadzi do tego, że poszczególni przewoźnicy układają i narzucają swym klientom przez siebie opracowane normy w formularzach dokumentów przewozowych. Jako autorzy tych postanowień przewoźnicy ci przypisują sobie wyłączność do ich interpretowania, stosując na domiar złego słownictwo i terminy nie znane w morskim prawie cywilnym i czynią wrażenie, iż tworzą nowe prawo, tym bardziej gdy związki pomiędzy prawem morskim a prawem cywilnym (ogólnym) w określonym państwie są słabe. Polskie prawo cywilne jest jednym z nielicznych (spomiędzy ustawodawstw wchodzących praktycznie w rachubę przy rozważaniu problemów związanych z dalekopisowymi morskimi listami przewozowymi), które pozwala na określenie charakteru prawnego omawianego nowego dokumentu przewozowego.

Przesłanki myślowe i metodyczne, które pozwalają dojść do tego

¹³ Ibidem.

¹⁴ Por. S. A. Gurejew, *Unifikacja morskiego prawa stran członow SEW*, Informatywnyj Biulleten 1973, nr 11, s. 26 i n. (wyd. Biuro Koordinacji Frachtowania Sudow, Sowet Ekonomiczeskoj Wzaimopomoczzi, Moskwa).

wniosku, należy zawdzięczać koncepcjom i stanowisku wyrażonemu i podkreślonemu przez prof. Józefa Górskiego odnośnie do związków pomiędzy prawem cywilnym a prawem morskim, wyrażających się syntetycznie w definicji prawa morskiego, jaką formułuje J. Górski⁴⁵ wbrew innym autorom.

Postęp techniczny, a zatem i społeczno-gospodarczy, jest nieodwracalny. Postępowi temu musi towarzyszyć rozwój i przemiany nadbudowy prawnej. Powstanie nowej instytucji prawnej w postaci dalekopisowych morskich listów przewozowych jest ciekawym przykładem tego rozwoju. Adaptacja tej instytucji do polskiego prawa jest niezbędna i równocześnie ułatwiona przez koncepcje stojąc u podstaw polskiego prawa cywilnego, a prawa zobowiązaniowego w szczególności, w czym tak wielki i doniosły wkład ma prof. Józef Górski.

MARITIME TELEX FREIGHT BILLS AND BILLS OF LADING

S u m m a r y

The Atlantic Container Line, being a maritime carrier of goods, introduced a new transportation document, which needs some explanations and a juridical analysis. The new document consists of two separate documents: in the port of loading the shipper of the goods receives a freight receipt, in which all particulars concerning the goods and its transport are duly given. The shipper has a choice: instead of such a freight receipt he may ask for a normal bill of lading. But the conditions of carriage are the same both according to the freight receipt as well as according to the bill of lading. There is only one major difference: the bill of lading may be delivered to the order of the shipper or to the bill of lading holder, whereas the freight receipt must bear the exact name of the consignee. In consequence the freight receipt is not a document which entitles its holder to dispose of the cargo. The freight receipt is delivered to the shipper and remains in his hands.

The freight receipt is being drawn up by the carrier or his agent in the port of loading on a telex apparatus, which has a connection with the carrier's agent apparatus at the port of discharge.

There, at the same time, a „notice of arrival" is being written by the telex receiver apparatus. This notice of arrival (of the cargo) is being delivered to the consignee, who with that document in hand may take delivery of the cargo.

The whole terminology is a new one. Maritime law does not know a freight receipt (it knows merely a mate's receipt which has other functions) nor a notice of arrival of the cargo in form of a document of title. And therefore the legal status of these two documents, considered together as one document of transport, must be found. According to Polish civil law the two mentioned documents together may be identified with a freight bill, a document which is being met with in other branches of the transportation industry. The prefix „telex" should denote that the document is not transferred in its material form (as a piece of paper) but on

¹⁵ Por. J. Górski, w: *Kompendium prawa morskiego*, Gdańsk 1974, s. 7.

„wires" with the aid of electronic apparatus. At the port of discharge the document is being drawn up once more. This facilitates enormously maritime trade if and when a bill of lading is not needed. And a bill of lading is not needed when the partners of the selling contract are in constant contact and have a full confidence that the contract will be fulfilled in the agreed manner and time. Such a situation may be found in relations between enterprises of socialist countries. Therefore the maritime telex freight bills could be successfully used in these countries.