

Zenon Kamiński

Uniwersytet Gdański

ZAGADNIENIE KOMUNIKACJI WE WSPÓŁCZESNYM HANDLU MIĘDZYNARODOWYM

W mediach przetoczyła się w początku tego roku fala krytyki w związku z licznymi błędami, jakie znalazły się w oficjalnym tłumaczeniu na język polski tekstu europejskiego traktatu konstytucyjnego. Pewną sensacją stały się także błędy i nieścisłości w tłumaczeniach tekstów ogłaszanych w Watykanie, mimo że „nad papieskimi tekstami ogłaszanymi [...] po włosku, angielsku, niemiecku, francusku, hiszpańsku, portugalsku i po polsku pracuje ogromny sztab ludzi w watykańskich kongregacjach i w Sekretariacie Stanu” [2].

Powstaje w związku z tym pytanie, jak wyglądają teksty polskie mające być odpowiednikami rozmaitego rodzaju norm stosowanych w handlu międzynarodowym, oraz pytanie bardziej zasadnicze, a mianowicie, czy takie polskie tłumaczenia są potrzebne i do czegokolwiek przydatne. Sprawa ta jest aktualna tym bardziej, że w związku z przystąpieniem do Unii Europejskiej widoczne jest dążenie do posługiwania się jednym wspólnym językiem, a tym samym do zrezygnowania ze stosowania języka narodowego praktycznie we wszystkich stosunkach międzynarodowych. Na pozór mogłoby się wydawać, że rolę wspólnego języka odgrywa, lub zaczyna odgrywać język angielski, podobnie jak kiedyś francuski czy wcześniej łacina, nie jest to jednak praktyka powszechna. Dodać trzeba, że nie chodzi tu o promowanie jakiegoś szczególnego języka, ale o takie rozwiązanie, które zapewni jednoznaczność wszelkich występujących w mowie i piśmie norm, uzgodnień itp.

Wiadomo, że już od pewnego czasu obowiązuje w Polsce Ustawa z dnia 7 października 1999 r. o języku polskim. Można przeczytać w art. 4. tej ustawy, że język polski jest językiem urzędowym m.in. „organów samorządu innego niż samorząd terytorialny”. Takim „innym” samorządem jest z całą pewnością każda izba gospodarcza, a zwłaszcza Krajowa Izba Gospodarcza. Jakie znaczenie może mieć ten

przepis np. dla działalności sądu arbitrażowego działającego przy Izbie? Artykuł 8 tejże ustawy ma brzmienie: „Jeżeli stroną umowy, której wykonanie ma nastąpić na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest podmiot polski, umowę sporządza się w języku polskim”. Czy należy rozumieć, że dotyczy to wszystkich umów zawieranych w ramach transakcji handlu zagranicznego, a więc umowy sprzedaży, umowy przewozu, umowy ubezpieczenia itd.? Dobrze, że ustawa dopuszcza, by umowa sporządzona w języku polskim mogła mieć wersję obcojęzyczną i że ta obcojęzyczna wersja może, wolą stron, stanowić podstawę wykładni takiej umowy (art. 8. ust. 2).

Wiele materiału do dalszych rozważań na ten temat dostarcza tzw. Konwencja wiedeńska, czyli Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów, podpisana w Wiedniu 11 kwietnia 1980 r. i ratyfikowana przez Polskę 13 marca 1995 r. W artykule 101 Konwencji znajduje się stwierdzenie, że została ona sporządzona w jednym egzemplarzu oryginalnym, którego teksty angielski, arabski, chiński, francuski, hiszpański i rosyjski są jednakowo autentyczne. W oryginalnym tekście angielskim brzmiało to następująco: *Done at Vienna [...] in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic*. Dla dalszych uwag jest istotne, że w Dzienniku Ustaw (nr 45 poz. 286 z 1997 r.) został ogłoszony tekst angielski oraz jego tłumaczenie na język polski, które należy uważać za oficjalne, chociaż opatrzone zastrzeżeniem, że jest to „przekład”. Przydatne jest także to, że w obszernym dziele poświęconym Konwencji wiedeńskiej [1] zamieszczone zostało, obok oficjalnej wersji angielskiej francuskiej i rosyjskiej, także tłumaczenie na język niemiecki w opracowaniu D.J. Jastrzębskiego.

Nieścisłości w zakresie zgodności tekstu wyrażonego w poszczególnych językach w zestawieniu z zamieszczonym w Dzienniku Ustaw, czyli oficjalnym tłumaczeniem na język polski jest w Konwencji wiedeńskiej dość dużo i warto na niektóre z nich tutaj wskazać.

W artykule 2 znajduje się np. postanowienie, że konwencji nie stosuje się do sprzedaży m.in. (e) okrętów, statków, poduszkowców i statków powietrznych (w tekście angielskim: *ships, vessels, hovercraft or aircraft*). Niezależnie od tego, czy współcześnie istnieje jakaś różnica między okrętem a statkiem, powstaje pytanie, czy *ship* to właśnie okręt, a także, czy dałaby się ustalić jakaś różnica w znaczeniu słów *ship* i *vessel*. Po francusku odpowiednimi słowami mają być *navire* i *bateau*, ale w tekście rosyjskim mówi się tylko o „statkach transportu wodnego i powietrznego, a także statkach na poduszce powietrznej”, a według wspomnianego powyżej tłumaczenia na język niemiecki konwencji nie stosuje się do sprzedaży „statków morskich, statków śródlądowych, poduszkowców i pojazdów powietrznych (*von Seeschiffen, Binnenschiffen, Luftkissenfahrzeugen oder Luftfahrzeugen*). Już ten jeden przykład pokazuje, że różnorodność użytych terminów czy pojęć jest dość duża i należy wątpić, czy teksty te można uważać za „jednakowo autentyczne”. W języku angielskim występują dwa słowa, z których każde oznacza statek bez bliższej charakterystyki, w języku rosyjskim jest tylko jedno słowo oznaczające statek, ale

zawężone do pojazdu wodnego służącego do transportu, a w tłumaczeniu na język niemiecki pojawiają się statki morskie i statki śródlądowe. Wiele możliwości dostarczają zapewne także teksty arabski, chiński i hiszpański. W każdym razie tłumaczenie na język polski terminu odnoszącego się do środków transportu (czy tylko transportu) wodnego, musiałoby być w stosunku do każdego „jednakowo autentycznego tekstu” inne.

Artykuł 9 zawiera normy dotyczące znaczenia zwyczajów w umowach sprzedaży. W wersji angielskiej zostało użyte słowo *usage*, a w przekładzie polskim słowo „zwyczaj”. Gdyby jednak chcieć wyrazić termin „zwyczaj” w języku angielskim, to zapewne pojawiłoby się przede wszystkim słowo *custom*, a w ślad za tym pytanie, czy *usage* i *custom* to pojęcia jednoznaczne. Kwestia ta nie jest nowa, skoro próba jej rozstrzygnięcia znalazła wyraz już w Regułach warszawsko-oksfordzkich 1932. Znajduje się tam w Regule 1: „Scheme of Rules” zdanie o następującej treści: *The expression “usage of the particular trade” as employed in these Rules means a settled custom so general in the particular trade that the parties to the contract of sale must be held to know of the existence of such a custom and to have contracted with reference there.* W przekładzie na język polski zdanie to ma sens tylko wtedy, gdy wyrażenie *usage of the particular trade* znajdzie odpowiednik w pojęciu „praktyka branżowa”, niewiele to jednak pomoże w rozumieniu tekstu Konwencji, bo w punkcie pierwszym wspomnianego art. 9 Konwencji słowa *usage* oraz *practice* występują obok siebie i oczywiście w różnym znaczeniu (*The parties are bound by any usage to which they have agreed and by any practices which they have established between themselves*).

Problem byłby poważnie złagodzony, gdyby zasadnicza treść Konwencji została poprzedzona uściślającym objaśnieniem występujących w niej terminów. Przykładem mogłyby być, obok przytoczonych powyżej Reguł warszawsko-oksfordzkich 1932, także opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits* czy polska Ustawa o działalności ubezpieczeniowej z 22 maja 2003 r., której art. 2 zaczyna się od słów: „Określenia użyte w ustawie oznaczają ...”. Takiego wprowadzenia jednak w Konwencji wiedeńskiej nie ma. Warto tu odwołać się także do *Introduction* do Incoterms 2000, gdzie w obszernym punkcie 6, zatytułowanym *Terminology*, przedstawione zostały wyjaśnienia i komentarze dotyczące występujących w wykładni Incoterms terminów. Powód był oczywisty: *... to achieve as much consistency as possible and desirable with respect to the various expressions used throughout the thirteen terms. Thus the use of different expressions intended to convey the same meaning has been avoided. Also, whenever possible, the same expressions as appear in the 1980 UN Convention on Contracts for the international Sale of Goods (CISG) have been used.*

Właśnie w związku z tym kilkakrotnym zaakcentowaniem w Incoterms 2000 istnienia i znaczenia Konwencji wiedeńskiej warto zauważyć, że wyrażenia *ship* i *vessel*, o których była mowa powyżej, są w wykładni Incoterms 2000 równoznacz-

ne (...the expressions „ship” and „vessel” are used as synonyms.). Wynikałoby z tego, że autorzy wprowadzenia do Incoterms 2000 okazali się w kwestii ścisłości używanych wyrażen znacznie dokładniejsi niż autorzy tekstu Konwencji wiedeńskiej. Zacytowane tu zdanie brzmi wręcz jak korekta niezbyt fortunnego sformułowania w Konwencji.

Takiego wyraźnego uściślenia nie ma, niestety, w odniesieniu do terminu „zwyczaj”.

Wprawdzie w Incoterms 2000 w punkcie 12. *Customs of the port or of a particular trade* znajduje się także odwołanie do art. 9 Konwencji, ale odpowiedni tekst brzmi: *To some extent it is therefore necessary to refer to the custom of the port or of the particular trade or to the practices which the parties themselves may have established in their previous dealings.*

Trzeba więc zauważyć, że w całym punkcie 12 wprowadzenia do Incoterms 2000 używa się konsekwentnie terminu *custom*, podczas gdy w Konwencji w art. 9 występuje wyłącznie słowo *usage*, jakoby w tym samym znaczeniu. Powstaje więc pytanie, dlaczego autorzy Incoterms, tak staranni w odniesieniu do terminów *ship* oraz *vessel*, nie zajęli stanowiska co do znaczenia terminów *usage* w Konwencji i *custom* w Incoterms, a to tym bardziej, że w tym samym punkcie 6 *Terminology* znalazło się obszernie wyjaśnienie i komentarz do używanego dość często w Incoterms przymiotnika *usual*. Uwagi te są wprawdzie z jednej strony wyrazem pewnej bezradności w kwestii ostatecznego rozstrzygnięcia, z drugiej jednak stanowią dobrą ilustrację kłopotów, jakie z niejednoznaczności tego terminu mogą wynikać. Odpowiednie zdanie brzmi: *It can, of course, be difficult to tell precisely what the word usual means, however, in many cases, it is possible to identify what persons in the trade usually do and this practice will then be the guiding light.* Tu trzeba podkreślić, że słowo *usual*, występujące w art. 32 (2) Konwencji wiedeńskiej (...according to the usual terms...) zostało trafnie przetłumaczone na „ogólnie przyjęty” („zgodnie z ogólnie przyjętymi warunkami”).

Warto zwrócić uwagę na występujące w Konwencji jeszcze jedno słowo zbliżone znaczeniem do „zwykły” czy „ogólnie przyjęty”. Otóż w art. 55 wymienia się: *price generally charged*. Odpowiednikiem tego wyrażenia w przekładzie polskim jest „cena zwyczajowo przyjmowana”, co w świetle uwag podanych powyżej trudno przyjąć bez zastrzeżeń. Nawet jeżeli uznać, że w Konwencji słowa *usage* i *usual* mają znaczyć „zwyczaj” i „zwyczajowy”, to jednak przysłówki *generally* nie powinien być z nimi zrównywany. Sens słowa *generally* mógłby być lepiej wyrażony takimi słowami, jak „zwykle” lub „zazwyczaj”. Użyte w tłumaczeniu słowo „zwyczajowo” znaczy przecież coś innego, bo nawiązuje do zwyczaju w takim znaczeniu, jakie wynika chociażby z treści art. 9 (2) Konwencji.

Na marginesie warto dodać, że we wspomnianym powyżej tłumaczeniu Konwencji na język niemiecki występujące w art. 4 (a) oraz w art. 9 angielskie słowo *usage* zostało oddane jako *Gebräuche* (w liczbie mnogiej) z zaznaczeniem, że w podanej tamże wersji NRD jest *Handelsbräuche*, a w wersji austriackiej *Bräuche*.

Zupełnie nietrafnie została wyrażona w tłumaczeniu na język polski treść art. 8 (3) Konwencji wiedeńskiej. W języku angielskim ma ona postać jak następuje: *However, if, by virtue of the offer or as a result of practices which the parties have established between themselves or of usage, the offeree may indicate assent...*, a odpowiednie zdanie polskie brzmi: „Jeżeli jednak, zgodnie z ofertą ustaloną między stronami lub praktyką albo zwyczajem przyjętym przez strony, adresat oferty może wyrazić zgodę...”. A przecież z tekstu angielskiego wynika, że adresat oferty może wyrazić zgodę... (1) na podstawie oferty lub zgodnie z ofertą, (2) w wyniku praktyk, które strony ustaliły pomiędzy sobą, oraz (3) zgodnie ze zwyczajem. Tak więc nie oferta ma być ustalona między stronami ani zwyczaj nie ma być przyjęty przez strony. Zastrzeżenie, że coś powinno być ustalone czy przyjęte przez strony wyrażone w słowach *which the parties have established between themselves* odnosi się jedynie do *practices*.

W artykule 47 znajduje się postanowienie, że *The buyer may fix an additional period of time of reasonable length for performance by the seller of his obligations*. W tłumaczeniu na język polski brzmi to następująco: „Kupujący może wyznaczyć sprzedawcy dodatkowy, o rozsądnej długości, termin dla wykonania jego zobowiązań”. Nasuwa się tu pytanie, czy kupujący wyznacza *additional period of time* kupującemu, czy też wyznacza taki dodatkowy termin dla wykonania przez kupującego jego zobowiązań.

W artykule 38 (3) angielskie wyrażenie *in transit* otrzymało w tłumaczeniu polskim postać „w tranzycie”, chociaż z tekstu wynika wyraźnie, że dotyczy to przewozu (*If the goods are redirected in transit...*). To samo wyrażenie w art. 68 (*The risk in respect of goods sold in transit...*) w przekładzie na język polski brzmi: „w trakcie przewozu” i tak powinno być także w art. 38. Powszechnie przecież wiadomo, że słowo „tranzyt” ma w języku polskim specyficzne znaczenie i nie oznacza każdego przewozu w sensie procesu przemieszczania ładunków.

Niejednoznaczne, a co najmniej niezręczne tłumaczenie na język polski dotyczy art. 48 Konwencji. W punkcie (3) angielski fragment tekstu brzmi *...notice by the seller...*, a odpowiednie słowa przekładu polskiego to „...zawiadomienie sprzedającego...”, ale zaraz poniżej, w punkcie (4) temu samemu zwrotowi *...notice by the seller...* odpowiada w przekładzie na język polski „...zawiadomienie dokonane przez sprzedającego...”.

Na tle tych kilku wybranych przykładów możliwych nieporozumień wynikających z wyrażania tych samych norm w różnych językach oraz z ewentualnego tłumaczenia tychże norm na języki narodowe warto pokazać, jak zagadnienie to przejawia się w działaniach podejmowanych w ramach Międzynarodowej Izby Handlowej, a zwłaszcza w tak znanym i powszechnie stosowanym w handlu międzynarodowym narzędziu, jakim są Incoterms.

Wiadomo, że od bardzo wielu lat stosowane są w umowach sprzedaży w handlu międzynarodowym pewne skrótowe formuły, takie jak fob czy cif. Ich szczegółowe-miejscowe, regionalne lub ponadregionalne-znaczenie mogło być znane

dzięki stwierdzeniom i ustaleniom niektórych zorganizowanych środowisk gospodarczych zawartym w takich opracowaniach, jak Amerykańskie Definicje Handlu Zagranicznego 1919, znowelizowane w 1942 r., Trade Terms w edycjach z lat 1923, 1928 oraz 1953, Reguły warszawskie 1928, Reguły warszawsko-oksfordzkie 1932, Incoterms w redakcjach 1936, 1953, 1980, 1990 i 2000 roku czy nawet Ogólne Warunki Dostaw RWPg. Dotyczy to także, chociaż nie w tak dużej skali, szeregu dalszych formuł stosowanych na tym samym polu, czyli w umowach sprzedaży w handlu międzynarodowym.

Nieporozumienia zachodziły co do kwestii, czy (1) dana formuła handlowa to pewne zwyczajowo utrwalone wyrażenie słowne jak np. *free on board*, czy też równie utrwalony skrót, jak w tym przykładzie *fob*, oraz (2) czy taki utrwalony skrót ma jakiś ustalony sposób zapisania, od którego zależałoby także jego znaczenie merytoryczne. Sprawę komplikuje fakt, że niektóre identyczne skrótowe określenia stosuje się także w umowach przewozu morskiego (np. właśnie *fob*). Trudności mogą wynikać także stąd, że wiele formuł handlowych, nawet mających to samo znaczenie, ma różne brzmienie w poszczególnych narodowych językach, np. francuskim czy niemieckim (ang. *Ex Works*, franc. *A l'usine*, niem. *Ab Werk*).

Jeśli idzie o formuły zinterpretowane w kolejnych edycjach Incoterms, to nie ulega wątpliwości, że aż do 1974 r. formuły te miały postać wyrażen słownych, takich jak *Ex works*, *Ex ship*, *Free...*, czy *Freight an/or carriage paid to...* itd. Sprawa mogła się przedstawiać nieco inaczej tylko w przypadku *Free alongside ship*, *Free on board* oraz *Cost, insurance, freight*. Formuły te występowały tak często w postaci trzyliterowych skrótów *fas*, *fob* i *cif*, że przyjęło się uważać te skróty za samą formułę, a wyrażenie słowne tylko za jej rozwinięte znaczenie. Dotyczyło to zwłaszcza formuł *fob* i *cif*, które w tej postaci dostawały się nawet do publikacji statystycznych (zob. np. Uwagi wstępne do „Rocznika Statystycznego Handlu Zagranicznego” GUS 1992). Stosunkowo często pojawiało się także skrótowe ujęcie formuły *cost and freight*, w tym przypadku jednak skróty bywały tworzone dość dowolnie (np. *C&F*, *C and F*, *C+F*, *CF* czy nawet *CaF*), co mogło prowadzić do wielu nieporozumień.

Także sam sposób zapisywania w postaci skróconej takich formuł, jak *fob* i *cif*, był w przeszłości rozmaity. Najczęściej spotykane były zapisy: *F.O.B.*, *f.o.b.*, *F.o.b.*, *FOB*, *fob*, *Fob*, *C.I.F.*, *c.i.f.*, *C.i.f.*, *CIF*, *cif*, *Cif.*, ale trafiały się, nawet w publikacjach Międzynarodowej Izby Handlowej litery ozdobne, stylizowane, jakby dla podkreślenia, że forma zapisu nie ma żadnego znaczenia.

Sytuacja w tym zakresie zmieniła się zasadniczo w roku 1974, kiedy to Europejska Komisja Gospodarcza, w porozumieniu z Międzynarodową Izbą Handlową, wprowadziła dla wszystkich formuł zinterpretowanych w Incoterms standardowe trzyliterowe symbole (*Abbreviations of Incoterms. Alphabetic Code for Incoterms 1953, Recommendation No. 5 adopted by the working party on facilitation of international trade procedures, Doc. Trade/Wp 4/Inf. Oct. 1974*). Pojawiły się one w edycji Incoterms ogłoszonej w 1980 r., a następnie także w Incoterms 1990 oraz

Incoterms 2000. Miało to pozwolić na przystosowanie Incoterms do elektronicznego przetwarzania danych oraz na uniknięcie nieporozumień wynikających z różnego kształtu tych samych formuł w poszczególnych językach. Pełne brzmienie poszczególnych formuł pozostało w zasadzie bez zmian, jednak na pierwszy plan wysunięty został standardowy trzyliterowy symbol. Dla porównania warto przypomnieć, że podobny zabieg przeprowadzono m.in. także w sferze finansów międzynarodowych (poszczególnym walutom zostały przypisane standardowe trzyliterowe symbole).

W Incoterms 1990 pojawił się w związku z tym zapis: *Please note, that the abbreviations in three letters given for each Incoterm are a standard reference agreed upon by the ICC and the Economic Commission for Europe of the United Nations.*

Wyrazista i przekonująca ilustracja znaczenia takich ujednoliconych symboli wynika z komentarza do formuły *cost and freight*, zawartego we wprowadzeniu do Incoterms 2000: *In order to avoid difficulties of interpreting their contract the parties should use the correct Incoterm which is CFR, the only world-wide-accepted standard abbreviation for the term „Cost and Freight (...named port of destination)”*.

Dla uzupełnienia powyższych uwag warto przypomnieć, że w niektórych dziedzinach międzynarodowej współpracy gospodarczej osiągnięto w przeszłości bardzo wysoki stopień jednoznaczności, a problemy wynikające z tłumaczenia na języki narodowe przestały w praktyce istnieć. Dokonało się to nie przez działania państw czy rządów, a przez działania pozarządowych instytucji i organizacji gospodarczych albo po prostu przez samą praktykę gospodarczą. Szczególne znaczenie mają stosunkowo liczne normy o charakterze umownym, opracowywane przez niezależne stowarzyszenia i przeznaczone do dowolnego wykorzystywania przez tych, dla których może to być pożyteczne. Przykładem mogą być przede wszystkim Incoterms, a ponadto Reguły Yorku-Antwerpii, angielskie warunki ubezpieczenia morskiego ujęte w tzw. klauzule instytucyjne, a przywoływane nawet w Incoterms, czy też wzorzec umowy o ratownictwo morskie opracowany przez Lloyd's.

Warto w związku z tym przypomnieć okoliczności, które w rezultacie doprowadziły, mimo braku jakiegoś formalnego porozumienia międzynarodowego, do zachowania wysokiego stopnia ujednolicenia praktyki w sferze ubezpieczeń morskich, a co za tym idzie – w sferze ubezpieczenia ładunków będących przedmiotem wymiany międzynarodowej. W tej dziedzinie dominującą rolę odgrywał przez bardzo wiele lat rynek londyński, czyli korporacja Lloyd's i Instytut Londyńskich Ubezpieczycieli. Ich współpraca dawała w efekcie wysoki stopień jednoznaczności pojęć i norm umownych stosowanych w ubezpieczeniach handlu międzynarodowego. System ten został jednak poddany w 1978 r. ostrej krytyce ze strony UNCTAD (*Trade and Development Board, Committee on Shipping TD/B/C.4/ISL/27 20 November 1978 – MARINE INSURANCE Legal and docu-*

mentary aspects of the marine insurance contract, Report by the UNCTAD secretariat), co stało się jednym z impulsów do radykalnej reformy angielskich ubezpieczeń morskich zrealizowanej w 1982 r. Mniej znany jest fakt, że UNCTAD nie poprzestała na krytyce, ale podjęła prace nad wypracowaniem nowego, międzynarodowego systemu ubezpieczeń morskich i w 1985 r. ogłosiła *UNCTAD model clauses on marine hull and cargo insurance*. Klauzule te nie zostały jednak zaakceptowane przez praktykę, a sukces stał się ostatecznie udziałem zreformowanego systemu angielskiego. O przywiązaniu do angielskiego systemu ubezpieczeń może świadczyć m.in. to, że niektórzy ubezpieczyciele z Japonii i Korei Południowej zawierali jeszcze w roku 1995 umowy, w ramach których wystawiano polisy z warunkami ubezpieczenia sformułowanymi w archaicznej angielszczyźnie a zaczerpniętymi z polisy S.G. pochodzącej z 1779 r. (!). Decydujące znaczenie miała niewątpliwie jednoznaczność występujących tam pojęć.

O przewadze rozwiązań praktycznych nad sformalizowanymi porozumieniami może świadczyć także sposób upowszechnienia międzynarodowej konwencji o ratownictwie morskim. Artykuły odnoszące się do ochrony środowiska zostały natychmiast po podpisaniu, a jeszcze przed wejściem konwencji w życie, włączone do wzorcowej umowy o ratownictwo Lloyd's oznaczonej symbolem „LOF 1990”. Prywatny wzorzec umowy stał się w ten sposób narzędziem upowszechnienia nieobowiązującego jeszcze prawa. To, że był zredagowany tylko w języku angielskim nie miało dla społeczności międzynarodowej żadnego znaczenia.

Uwidacznia się w ten sposób przewaga norm o charakterze umownym nad normami o charakterze międzynarodowych przepisów prawnych. Te pierwsze zredagowane są zwykle w jednym języku i pole do różnic interpretacyjnych jest dość niewielkie. Międzynarodowe akty prawne pisane są, ze względów prestiżowych, co najmniej w językach umawiających się stron, a w przypadku norm powstających pod egidą Narodów Zjednoczonych, jak Konwencja wiedeńska, musi być tych języków sześć, w tym rosyjski i arabski z własnymi alfabetami oraz zupełnie szczególny – chiński. Podane powyżej przykłady świadczą o tym, jak trudno w takich warunkach osiągnąć jednoznaczne zrozumienie poszczególnych terminów i norm i jak wielkie może być pole do zróżnicowanej interpretacji.

Od trudności tego rodzaju wolne są normy umowne, takie jak Incoterms, Jednolite Zwyczaje i Praktyka Akredytywy Dokumentowej czy Reguły Yorku-Antwerpii. Są to przy tym normy łatwo przystosowywane do zmieniających się potrzeb praktyki, niewymagające uzgodnień międzypaństwowych i wolne od jakichkolwiek uprzedzeń językowych. Jako swego rodzaju rozwiązanie robocze, nieostateczne, są o wiele łatwiej akceptowane przez praktykę. Powszechność stosowania takich instrumentów (jak Incoterms i inne) jest tego najlepszym dowodem.

Literatura

- [1] Hermanowski J., Jastrzębski J.D., *Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowych sprzedaży towarów. Konwencja wiedeńska. Komentarz*, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 1997.
- [2] Wysocka S., *Błędy wokół papieża*, „Polityka” 2005 nr 7.

THE PROBLEM OF COMMUNICATION IN INTERNATIONAL TRADE

Summary

The importance of uniform understanding of most commonly used terms in foreign trade is beyond dispute. Therefore doubts arise as to the necessity and usefulness of translation of legal acts and other wordings used in international commerce. Special regard has been given to the meaning in other languages of various terms appearing in the UN Vienna Convention on international sale of goods, and differences as compared with the approach i.a. in the Incoterms 2000 have been discussed. The necessity of world-wide-acceptable standards to avoid misunderstandings and disputes has been stressed.