

Martonyi János:

A TENGERI FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS

/kandidátusi értekezés/

Budapest, 1978

MAGYAR  
TUDOMÁNYOS AKADÉMIA  
KÖNYVTÁRA

## TARTALOMJEGYZÉK

### I. GAZDASÁGI HÁTÉR

1. A nemzetközi kereskedelem és a tengeri fuvarozás	1.old.
2. Az áru . . . . .	6. "
3. A hajótér . . . . .	13. "
4. A fuvarpiac . . . . .	17. "
5. Magyarország és a tengeri fuvarozás . . . . .	20. "

### II. A TENGERI JOG ÉS A TENGERI FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS

1. A tengeri jog: heterogén és komplex jogterület .	26. "
2. A tengeri árutovábbítási tevékenység módzatai .	36. "
3. A tevékenység jogi formái . . . . .	45. "
a./ A szerződéstipizálás római jogi gyökerei . .	45. "
b./ Szerződéstípusok a tételes jogokban . . . .	49. "
c./ Elmélet és bírói gyakorlat . . . . .	52. "
d./ Spekuláció vagy a gyakorlat követelte tudomá- nyos válasz? . . . . .	64. "

### III. A JOGFEJLŐDÉS ÁLTALÁNOS ÉS KÜLÖNÖS VONÁSAI

1. Nemzetközi tevékenység - nemzeti jogi keretek. .	67.a"
2. Az adaptáció és eszközei . . . . .	83. "
a./ A beleértelmezés . . . . .	84. "
b./ A kereskedelmi szokás . . . . .	95. "
c./ A szabványszerződések . . . . .	100. "
3. A hajóraklevéllel igazolt szerződések jogának egységesítése. . . . .	109."
4. A jogegységesítési törekvések és a charter party- val igazolt ügyletek . . . . .	124."

### IV. FELELŐSSÉG A TENGERI FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS MEGSZEGÉSÉÉRT

1. A szerződésszegésről általában . . . . .	132. "
---	--------



2. A fuvarozó szerződésszegéseinek fajtái és jog-  
következményei . . . . . 135.old.
3. A fuvaroztatói szerződésszegések . . . . . 150. "

#### V. A HAJÓÁLLÁSPÉNZ

1. Funkciója és jogi természete . . . . . 159.old.
2. A kockázatmegosztás módjai . . . . . 166. "
3. A rakodási idő . . . . . 169. "
4. A késedelmi idő és a hajóálláspénz mértéke . . 176. "

#### VI. A SZERZŐDÉS TELJESÍTÉS NÉLKÜLI MEGSZÜNÉSE

1. A körülmények megváltozásának kockázata. . . . 181. old.
2. Ipso jure szerződésmegszűnés . . . . . 184. "
3. Elállás a szerződéstől . . . . . 199. "
4. "Burkolt konvergencia" . . . . . 202. "

#### VII. A TENGERI FUVAROZÁSI SZERZŐDÉSRE IRÁNYADÓ JOG

1. A kollízió esetei . . . . . 207.old.
2. Az akarati autonómia . . . . . 212. "
3. A kapcsoló elvek . . . . . 225. "
4. Végül és legelsősorban: a fórum . . . . . 230. "

#### VIII. A TENGERI FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS SZABÁLYOZÁSA A MAGYAR JOGBAN

1. Követelmények . . . . . 234.old.
2. A jelenlegi szabályozás . . . . . 237. "
3. A joghézag betöltésének lehetséges utjai . . . 241. "
4. A jövőbeli szabályozás elvei . . . . . 248. "

## I. GAZDASÁGI HÁTTÉR

1. A nemzetközi kereskedelem és a tengeri fuvarozás
2. Az áru
3. A hajótér
4. A fuvarpiac
5. Magyarország és a tengeri fuvarozás

1. A nemzetközi kereskedelem és a tengeri fuvarozás. A hajózás és a kereskedelem kezdetben - legalábbis az európai civilizáció bölcsőjében, a Mediterraneum térségében - azonos fogalmak. A "navigare necesse est" pompeiusi mondása már keletkezésekor a kereskedelem nélkülözhetetlen voltának hangsúlyozására irányult és ebben az értelemben vált szállóigévé. A tengeri hajózás és a más földrészekkel folytatott kereskedelem az egész ujkori történelem során a legszorosabban kapcsolódik egymáshoz, a hajózás fejlődésének döntő meghatározója a termékek nemzetközi cseréjének állandóan növekvő igénye volt. A hajósnemzetek tengeri flottájának kiépítésében persze az évszázadok folyamán sok minden szerepet játszott, a tengeri hajózás a nemzeti presztizs növelésének eszköze, expanziós törekvések feltétele és támasza, gyarmatbirodalmak kiépítésének és fenntartásának elengedhetetlen tényezője és a katonai potenciál nem lényegtelen összetevője. E tényezők mögött azonban meghatározó jellegű mindig a kereskedelem és az általa hordozott anyagi érdek. Különösen áll ez a korai kapitalizmus időszakára, amikor a kereskedelmi tőke felhalmozása és az ezért folytatott harc a világkereskedelem feletti uralom, a domináns pozíciók megszerzésére irányuló küzdelemben jelentkeznek. A Kínáig és Japánig a Jóreménység foka körül eljutó portugál hajósokat nemcsak az ujkeresés és a kaland örök emberi vágya sarkallta, hanem az új világtájakkal megteremtendő kereskedésből eredő anyagi előnyök reménye is. A felfedező

mögött közvetlenül ott állt a kereskedő, akinek a hajózási fölény kereskedelmi monopóliumot és az átlagprofit-rátát messze meghaladó busás hasznot hozott. A portugálok és a spanyolok helyét átvették az angolok, kereskedelmi és hadi flottájuk révén hosszú ideig uralkodtak a tengerek és a világkereskedelem felett. A kapitalizmus egyenlőtlen fejlődésének törvénye azonban nyilván nem kimélte a brit lobogó - és a brit áru - előjogait sem. Új nemzetek jelentek meg a hajózás és ezzel együtt a világkereskedelem területén és fokozott erővel folyt tovább a harc a kapitalizmus ellentmondásainak keretén belül az új piacokért és az extraprofitot hozó uralkodó helyzetért.

Nem változott a kép, csak a harc élesedett a monopolkapitalizmus megjelenésével. A tengeri hajózásban élenjáró országok nemcsak egymással vivják a legkülönbözőbb eszközökkel a harcot, de a világkereskedelem egyre intenzívebbé válásával az árutulajdonosi és a hajótulajdonosi érdekek is éles küzdelembe kerülnek egymással. Megjelennek a világkereskedelemben kiemelkedő szerepet játszó, de a hajózásban lépéshátránnyal induló hatalmak, amelyeknek természetesen nincs inyükrá, hogy a fuvarszközök nagy többségét maixonyi ország tartja kezében. A monopolkapitalizmus ellentmondásai tehát nem hagyják érintetlenül a hajózást sem, sőt éppen a hajózás és a kereskedelem egymásba ötvözöttsége folytán itt különös élességgel jelentkeznek. Az ellentmondások imperialista háboruba átcsapását követően megjelenik az első szocialista állam, majd a szocialista világrendszer, a hajózási és kereskedelmi előjogok és monopolhelyzetek töretlen fennállásának egyszerűsmindenkorra vége. Egyuttal és ezzel összefüggésben átalakul a föld térképe, színre lépnek a fejlődő országok, amelyek száma ma már a százat is meghaladja. A fejlődő világ azonban nem-

csak a térkép színezését akarja megváltoztatni, hanem általános támadást indít a szerzett gazdasági előjogok és a gazdasági kapcsolatoknak a megkérdőjelezése és közreműködése nélkül kialakult, számára hátrányos, a világ jövője szempontjából pedig tarthatatlan, az óriási különbségeket konzerváló egész rendszere ellen. Az új gazdasági rend megteremtéséért folytatott harc a tengeri kereskedelem és a hajózás területére is kiterjed, sőt különös jelentőséget kap. A fejlődő világ nem veheti tudomásul sem a fuvarszközöknek a fejlett tőkés országok kezében történő koncentrálódását, sem pedig az ebből az uralkodó helyzetből eredő előnyök gátlástalan kihasználását. Kisérletet tesz tehát a saját fuvarozási kapacitásának növelésére, de látva ennek a lehetőségek szabta korlátait, egyben offenzívát indít a tengeri fuvarozás nemzetközi jogi szabályozása iránt is. E szabályozás nem marad meg a hagyományos polgári jogi jellegű rendezés körében, a fuvarszköztulajdonosi pozícióból eredő gazdasági erőfölénnyel való visszaélést igazgatási természetű, nemzetközi szintű beavatkozással is korlátozni igyekeznek.

A nemzetközi kereskedelem jelentőségének hangsúlyozása ma már közhelynek számít. A kölcsönös előnyökön és egyenjogúságon alapuló kereskedelmi kapcsolatok fejlesztése a tőkés országoknak, a szocialista országoknak és a fejlődő világnak egyaránt érdeke. A kontinensek közötti kereskedelem lebonyolításának döntő eszköze ma is a tengeri fuvarozás. A világkereskedelem említett elveken alapuló további fejlesztésének elengedhetetlen kelléke a tengeri fuvarozás zavartalan, valamennyi érdekelt fél szempontjainak megfelelő fejlődése, ideértve annak a jogi közegnek a létrehozását is, amely az előjogok lebontásával és az uralkodó helyzetek megszüntetésével egyenlő

és igazságos feltételeket teremtet mindhárom országcsoporth és ezen belül minden ország részére. "Navigare necesse est, vivere non est necesse", - hajózni, kereskedni elengedhetetlenül szükséges. Az elvet azonban ma már nemcsak a privilegizált birodalom, hanem a felszabadult és az öntudatra ébredt provinciák is vallják, összekapcsolva azt a visszaélések felszámolására, a valóságosan egyenlő feltételek megteremtésére és a kölcsönös előnyök biztosítására irányuló igényükkel.

A tengeri fuvarozás a nemzetközi gazdasági kapcsolatok megteremtésének, a nemzetközi kereskedelem tényleges lebonyolításának alapvető tényezője. Lenin a tengeri fuvarozást mint "a külfölddel fennálló kapcsolatok materiális eszközé"-t határozta meg.<sup>1/</sup> Mint gazdasági tevékenység, nemzetközi méretekben biztosítja, hogy az előállított termék a felhasználás helyére jusson és annak használati értéke realizálódjon. Marx írja a Tőkében: "a dolgok használati értéke csak fogyasztásokban valósul meg és fogyasztásuk szükségessé teheti helyváltoztatásukat, tehát a fuvarozó ipar pótlólagos termelési folyamatát. A fuvarozó iparba befektetett termelőtőke tehát megnöveli a fuvarozott termékek értékét, részint mert átviszi rájuk a fuvarszközök értékét, részint mert a fuvarozó munka új értéket alkot."<sup>2/</sup> A fuvarozás tehát termelési folyamat, amely értéket termel, a felhasználás helyére eljutott áru a fuvarozási szolgáltatásban megtestesülő társadalmilag szükséges munka értékét is magában foglalja. "Amit a fuvarozó ipar elad, az maga a helyzetváltoztatás. Az előidézett hasznos hatás elválaszthatatlan a fuvarozási folyamatától, azaz a fuvarozó ipar termelési folyamatától."<sup>3/</sup> E "hasznos hatás" értékét Marx a következőképpen határozza meg: "E hasznos hatás csereértékét azonban, mint bármely más áruét, a termeléséhez elhasznált termelési elemek /munkaerő és termelési esz-



közök/ értéke, plusz az az értéktöbblet határozza meg, amelyet a fuvarozó iparban foglalkoztatott munkások többletmunkája hozott létre."<sup>4</sup>/Az így meghatározott csereértékkel rendelkező "hasznos hatás" a fuvarozási folyamatban kifejtett emberi tevékenység, munka eredménye, a fuvarozási szolgáltatás, amely a piacon áruként jelenik meg. E szolgáltatás, mint sajátos áru, az értéktörvény uralma alatt áll, a mindenkori árat tehát a kereslet és a kínálat játékán keresztül határozza meg a szolgáltatásban megtestesülő emberi munka mennyisége. A fuvarozási ügylet tehát maga is árucseré-viszony, a fuvarszolgáltatás eladója a piacon - tengeri fuvarozás esetén tipikusan a nemzetközi piacon - értékesíti áruját, a szolgáltatás elidegenítésének jogi formája, a tengeri fuvarozási szerződés révén. Az említett árucseré-viszonyban tehát két fél találkozik: a fuvarozandó áru tulajdonosa és a fuvarozási szolgáltatás eladója. A fuvarozási viszony megteremtésével tehát az előállított áru egy új ügyletnek lesz a tárgya és ezzel a rakomány vagy küldemény nevet kapja. A rakomány persze nem feltétlenül mindig áru, azaz a fuvarozási ügylet közvetett tárgyat nem mindig valamely árucseré-viszonyt kifejező vétel tárgyaként kell továbbítani rendeltetési helyére. A lényeges és a lényegtelen elhatárolásának jegyében azonban a vizsgálódás alapjául annak a tipikus és meghatározó esetnek kell szolgálnia, amikor a fuvarozási szolgáltatás valamely előállított árunak a felhasználás helyére juttatásához, az abban megtestesülő használati érték realizálásához szükséges.

A fuvarozási piacon tehát a fuvarozási szolgáltatás nyújtója és az áru tulajdonosa találkozik. E találkozás eredménye az árut a fuvarszöközszel /hajótérrel/ összekapcsoló áruviszonyt kifejező fuvarozási szerződés, színhelye és közege pedig a fuvarozási piac és annak törvényei. Mielőtt a fuvarozandó áru

és a hajótér találkozásának eredményeként létrejött és azt kifejező jogi forma, a tengeri fuvarozási szerződés tárgyalásába kezdenénk, az áru, a fuvareszköz /hajótér/ és a fuvarpiac hármass rendszerében tekintsük át röviden a jogi forma szempontjából meghatározó gazdasági tényezőket, ideértve a nemzetközi kereskedelem és a tengeri fuvarozás főbb fejleményeit és fejlődési tendenciáit.

2. Az áru. A tengeren fuvarozott áruk összmenyisége része és ennek megfelelően függvénye a világkereskedelemben kicserélt áruk teljes mennyiségének. A világkereskedelem összértékének és mennyiségének alakulása pedig a legáltalánosabb megközelítésben a világgazdaság alakulásától, a termeléstől, az előállított javak mennyiségétől, ill. ezek növekedési hányadától függ. A fuvarozásra kerülő áruk mennyiségét tehát alapvetően a világkereskedelmen keresztül az egyes országok társadalmi össztermékének, ill. nemzeti jövedelmének mindenkor alakulása határozza meg. A három jelenség mennyiségi változásai közötti egyenes arány természetesen csak az általános szintjén és tendencia-szerűen érvényesül. A világkereskedelem növekedésének üteme eltérhet a gazdasági növekedés ütemétől és a tengeri fuvarozásra kerülő áruk mennyiségi alakulása sem egyezik meg feltétlenül a világkereskedelem növekedési mutatóival.

A tudományos-technikai forradalom, a termelő erők hatalmas mértékű fejlődése következtében a világ ipari termelésére az elmúlt negyedszázadban a nagy mértékű növekedés volt jellemző. Ezzel egyidejűleg a nemzetközi kereskedelem összértékének növekedési üteme nem lényegtelen mértékben meghaladta a termelés növekedési ütemét.<sup>5/</sup> Ebben elsősorban olyan közismert tényezők játszottak szerepet, mint a nemzetközi munkamegosztás

hatalmas mértékű fejlődése, a fokozódó szakosodás és a nyersanyag szükségletek nagy arányú felfutása. Az iparilag fejlett országok termelésüket jelentős mértékben növelték, ez pedig /elsősorban a vegyipar és a motorizáció/ a saját nyersanyag-bázissal nem vagy csak csekély mértékben rendelkező országok számára elengedhetetlenül szükségessé tette az energiahordozók és nyersanyagok behozatalának soha nem látott mértékű megnövekedését. A nemzetközi munkamegosztás egyre intenzívebbé és az egyes országok gazdaságának egyre nyitottabbá válása következtében tehát a világkereskedelem fejlődésének dinamikája felülmulta a világ össztermelése növekedésének dinamikáját. Ezzel egyidejűleg a fenti tényezőkkel részben összefüggő körülmények, így például a nyersanyag-források földrajzi elhelyezkedése, valamint a fejlődő országok jelentős részében kialakult feszült élelmezési helyzet következtében az elmúlt tizenöt évben a tengeri áruforgalom mennyiségének növekedési mutatója valamivel meghaladta a nemzetközi kereskedelem értékének növekedési mutatóját. E másfél évtized alatt tehát a termelés, a világkereskedelem és a tengeri áruforgalom hármasából a tengeri áruforgalom fejlődött a legdinamikusabban, ami viszont azt jelenti, hogy a nemzetközi kereskedelem lebonyolításában a tengeri fuvarozás jelentősége nemhogy nem csökkent, hanem megnövekedett. /Látni fogjuk, hogy a termelés és a nemzetközi kereskedelem nagy mértékű növekedésének kihívására éppen a tudományos-technikai forradalom és ezen belül a technikai fejlődés eredményeinek a tengeri fuvarozás területén történő lecsapódása, a fuvarozási módozat műszaki és technikai átalakulása válaszolt.

A tengeri áruforgalom 1965-től 1975-ig végbemenő fejlődését az alábbi táblázat szemlélteti:<sup>6/</sup>



Év	Áruforgalom millió tonnában	Előző évhez viszonyi- tott növekedési arány %-ban
1965	1.674	11
1970	2.605	13
1971	2.699	4
1972	2.901	7
1973	3.274	13
1974	3.304	1
1975	3.175	-4

A világkereskedelem és a tengeri áruforgalom növekedése közötti egyenes arány - mint tendencia törvény - nyilvánvaló és vitathatatlan. Ugyanakkor a tengeren fuvarozott áruk mennyiségét, másszóval a fuvarozási piacon jelentkező, hajótér iránti keresletet egy sor, eseti jellegű tényező befolyásolhatja. Az utóbbi években például lényeges befolyásoló szerepet játszott a monetáris rendszer válsága és az infláció következtében fokozódó készletgazdálkodás, a taktikai vásárlások elszaporodása és természetesen a kőolaj-vásárlások mindenkori üteme, sőt a Szuezi-csatorna lezárása és megnyitása is. Nem közömbös a tengerentuli gabonavásárlások évről évre változó mennyisége sem. Ezen túlmenően figyelembe kell venni azt is, hogy a tengeri fuvarozás területén a világ gazdaság fejleményei, a gazdasági termelés növekedésének megtorpanása, sőt visszaesése és ennek eredményeként a külkereskedelmi aktivitás csökkenése bizonyos fáziskieséssel éreztette hatását, mivel a kereskedelmi ügyletek megkötése és teljesítése az esetek jelentős részében időben elválík egymástól. /A fejlett tőkés országokban fellépő gazdasági válság és a sok országban előállott tényleges termelés-csökkenés például a tengeri fuvarozás területén csak később jelentkezett és a fuvarozott

árak mennyisége először 1975-ben csökkent.

A tengeri áruforgalom jövőbeli alakulását illetően csak becslésekbe lehet bocsátkozni, annál is inkább, hogy a világ-gazdaság alakulása prognosztizálásának feladatát jelenleg úgy tűnik, a modern polgári közgazdaság-tudomány a teljes fegyvertárának bevetésével sem tudja megoldani. Az optimista augurok már jó ideje a gazdasági válság lezárulását és a mérsékelt növekedés megindulását jósnak, az előrejelzések azonban csak részlegesen látszanak igazolni. A válságot kétségkívül fellendülésnek kell követnie, a növekedés lendülete azonban feltehetően nem fogja elérni a 60-as évek rendkívül gyors fejlődési ütemét. A kapitalizmus általános válságán belül és azzal összefüggésben egyre inkább körvonalazódnak a növekedés korlátai és nem véletlen, hogy megjelennek a növekedés korlátozásának szükségességét hirdető nézetek is, amelyek az általános válság egyes részjelenségeit és következményeit /környezetszennyeződés, energiaválság, eltorzult fogyasztási struktúra, pazarlás/ kiemelve illeszkednek bele a tőkés világ mai - alapvetően pesszimisztikus - ideológiai képébe.<sup>7/</sup>

Az elkövetkezendő 15-20 év gazdasági fejlődése tehát a tőkés világban feltehetően mérsékeltebb ütemű lesz, mint az elmúlt időszakban. Ugyanakkor a nemzetközi munkamegosztás az integrációs folyamatok előrehaladása, valamint a két világrendszer közötti gazdasági kapcsolatok remélhető további fejlődése következtében tovább szélesedik, ami viszont a világkereskedelemnek a termelés növekedéséhez viszonyított dinamikáját kell, hogy növelje. A nemzetközi kereskedelem fejlődésének abszolút mutatóit előre jelezni lehetetlen, mivel ezt döntően a termelés alakulása határozza meg. Még nehezebb

a tengeri áruforgalom jövőbeni alakulásának felmérése, mivel a világkereskedelem és a tengeri áruforgalom kapcsolatában az eddigiekhez hasonlóan egy sor egyéb tényező is hathat, amelyeknek szerepe és befolyása előre nehezen vagy egyáltalán nem becsülhető meg. Az anyag-jellegű termékek arányának csökkenése és a gépipari termékek arányának növekedése a nemzetközi kereskedelemben a tengeri fuvarozásra kerülő áruk mennyiségének relatív csökkenése irányában kell hogy hasson. Ugyanakkor a világpiac egységének egyre teljesebbé válása, a fejlődő országok gazdasági életének a világgazdaság vérkeringésébe történő fokozott bekapcsolódása, új piacok és nyersanyag lelőhelyek szükségszerűen egyre intenzívebbé váló keresése az egymástól földrajzilag távol eső országok kereskedelmének növekedését mozditja elő és ezzel egyben a tengeri áruforgalom növekedését eredményezi.

A világgazdasági helyzet, a nemzetközi kereskedelem és a tengeri áruforgalom összefüggésének tükrében úgy tűnik tehát, hogy az elkövetkezendő évtizedekben a mérsékeltabb gazdasági növekedés a világkereskedelem abszolút és a termelés növekedéséhez viszonyított dinamikáját lényegesen nem fogja befolyásolni és ezen belül a tengeri áruforgalom is növekedni fog - feltehetően az eddiginél valamivel mérsékeltebb ütemben. A növekedés mértékét egy sor, a nemzetközi kereskedelem szerkezetének alakulásával kapcsolatos tényező, valamint az általános összefüggésekhez viszonyítva véletlen, eseti jellegű körülmény határozza majd meg.

Mielőtt áttérnénk a fuvarozási piac másik főszereplőjére, azaz a fuvarszközre, vessünk egy pillantást a nemzetközi tengeri áruforgalom országcsoportok közötti megoszlására. E meg-

oszlásnak ugyanis - hasonlóan a fuvarszeközök, tehát a hajótér országcsopottok és országok közötti megosztásához - különös jelentősége van a tengeri fuvarozással kapcsolatos gazdasági és politikai érdekek kialakulásában és harcában és ennek megfelelően döntő szerepet játszik e piac szabályozásával, a jogi beavatkozás szükségességével, annak irányával, tartalmával és formájával kapcsolatos álláspontok kialakításával kapcsolatban.

Az áruforgalom megosztását szemlélteti, és pedig a kivitt és a behozatalt elkülönítve, az alábbi táblázat:<sup>8/</sup>

	Év	Kivitel	Behozatal
Fejlett tőkés országok	1965	31,3	78,1
	1970	30,8	79,5
	1973	31,2	79,1
	1974	31,4	78,3
Szocialista országok	1965	6,9	3,1
	1970	6,1	3,5
	1973	5,1	3,4
	1974	5,5	3,3
Fejlődő országok	1965	61,8	18,8
	1970	63,1	17,1
	1973	63,7	17,4
	1974	63,1	18,4
ezen belül: Afrika	1965	11,1	3,6
	1970	15,2	2,9
	1973	12,1	2,6
	1974	11,2	2,5
Latinamerika	1965	21,0	7,5
	1970	16,0	7,2
	1973	13,4	6,5
	1974	13,1	7,3

	Év	Kivitel	Behozatal
Ázsia	1965	29,4	7,5
	1970	31,6	6,8
	1973	37,9	8,1
	1974	38,5	8,4

A táblázatból kitűnik, hogy a tengeren fuvarozott áruk közel 64%-át fejlődő országokban rakták hajóra és közel 80%-át pedig a fejlett tőkés országokban rakták ki. A magas százalékarányok mögött nyilvánvalóan a fejlődő országokból a tőkés országokba irányuló nyersanyagszállítások állnak. A fejlett tőkés országokban az áruk kb 31%-át rakták hajóba, ezt a mennyiséget döntően gabona- és takarmányszállítmányok, valamint félkész és késztermékek teszik ki. Első pillantásra feltűnik a szocialista országokban /az ENSZ statisztika mind az európai, mind pedig az ázsiai szocialista országok adatait magában foglalja/ hajóba rakott és ott kirakott árumennyiség viszonylag alacsony aránya. Ennek magyarázata, hogy a szocialista országok egymásközti kereskedelmének tulnyomó többsége nem tengeri fuvarozás útján bonyolódik le és ismeretes, hogy az egymásközti kereskedelem különösen a nagy mennyiségek mozgását igénylő nyersanyagbehozatal területén bír különleges jelentőséggel. Utalni kell azonban arra, hogy bár a legutóbbi évekre vonatkozó megoszlási adatok nem állnak rendelkezésünkre, jelenleg a szocialista országok részesedése mind a kivitel, mind pedig a behozatal terén magasabb az 1974 évi arányoknál, amelynek magyarázata, hogy egyrészt emelkedett a fejlődő és tőkés országokba irányuló nyersanyag kivitel, másrészt a mezőgazdaság kemizálásával kapcsolatos igények növekedése, a fejlődő országokkal folytatott kereskedelem lehetőségeinek fokozott kihasználása, valamint a változó mennyiségekkel jelentkező gabona és takarmánybehozatal következtében a szocia-



lista országokban kirakott árumennyiség aránya is emelkedett. Ez egyben azt jelenti, hogy a szocialista országok érdeklődése a tengeri fuvarozással kapcsolatos gazdasági és jogi kérdések iránt az áruérdekek oldaláról is megnövekedett. A szocialista országok tehát a fejlődő országokkal együtt érdekeltek a tengeri fuvarozás igazságos és valóságosan egyenlő gazdasági és jogi feltételei megteremtésében, és a szocialista országok az alapvető és lényegi kérdésekben ezen a területen is támogatják a fejlődő országok jogos törekvéseit.

3. A hajótér. A tengeren fuvarozott áruk mennyisége, mint láttuk, az 1975-öt megelőző tizenöt évben megháromszorozódott. E nagymértékű növekedésnek felelt meg az a hatalmas mennyiségi és minőségi fejlődés, amelyen a világ kereskedelmi hajóparkja ezalatt az időszak alatt átment.

A fejlődés mennyiségi oldalát az alábbi táblázat szemlélteti:<sup>9/</sup>

A világ tengeri kereskedelmi hajótere	
év	brutto regisztertonna
1960	129,7 millió
1965	146,8
1970	217,9
1974	306,1
1975	336,9
1976	367,1

A világkereskedelem növekedésének megfelelő mértékű mennyiségi növekedésnél jelentőségében talán még nagyobb az a mélyreható műszaki-technikai fejlődés, amelyen a világ kereskedelmi hajózása az elmúlt évtizedek során átment.<sup>10/</sup> Míg a múlt század végétől századunk közepéig a hajózási technika a

lényegét tekintve nem sokat változott, az 50-es évektől a tudományos-technikai forradalom eredményei ezen a területen is robbanásszerűen jelentkeztek és rövid néhány évtized alatt alapjaiban változtatták meg a tengeri fuvarozás technológiáját. Soha nem látott mértékben emelkedett mindenekelőtt a hajók átlagos hordképessége. /Az említett időszak alatt a hajók száma lényegében változatlan maradt, a növekedés tehát kizárólag az egy hajóra eső hordképesség megtöbbszöröződésének az eredménye. /A távközlési berendezések ugrásszerű fejlődése, a hajózási sebesség növelése és az új rakodási és rakományelhelyezési technológiák, elsősorban az egységrakományos rendszerek /konténer, stb./ a gördítési technológiák /"roll on - roll off"/ és a különböző bárkahordozó rendszerek megjelenése következtében alapvetően megváltoztak a hajózás műszaki adottságai. Megjelentek az u.n. többfeladatu /kombinált/ fuvareszközök, megindult a földgáz cseppfolyósított állapotban történő tengeri fuvarozása és már a prognosztikus fejlődés irányába mutat a kikötőket, sőt a szárazföldi fuvarozási láncszemeket is felölelő, a nemzetközi szabványosításra épülő integrált és intermodális fuvarozási rendszerek kiépítése. E nagyszabású és kétségtelenül látványos műszaki fejlődés természetesen nagyban növelte a tengeri fuvarozási tevékenységnek, a távolság egységére vetített árumennyiség /árutonnakilométer/ mutatója által kifejezett termelékenységét.

A mennyiségi növekedés és a műszaki-technikai fejlődés az egyenlőtlen fejlődés törvényszerűségének uralma alatt ment végbe, ami azt jelenti, hogy nem csökkentek, hanem tovább éleződtek az uralkodó helyzetet élvező hagyományos tengeri hatalmak és a tengeri fuvarozás piacán alapvetően vevőként megjelenő, fuvaroztató országok közötti ellentmondások.

Ebben a megközelítésben nem felesleges egy pillantást vetni a világ kereskedelmi hajóterének országcsoportok szerinti megoszlására, illetve ennek 1965 óta végbement alakulására.<sup>11/</sup>

	Év	Brutto regisztertonna milliókban	Részesedési arány %-ban
Fejlett tőkés országok	1965	102,2	69,6
	1970	141,1	64,8
	1975	196,1	58,3
	1976	207,3	56,5
az u.n. "kedvező lo- bogó" országai <sup>12/</sup>	1965	22,1	15,1
	1970	40,9	18,8
	1975	88,4	26,2
	1976	99,5	27,1
szocialista országok	1965	10,9	7,4
	1970	19,5	8,9
	1975	28,3	8,4
	1976	31,4	8,5
fejlődő országok	1965	10,9	7,4
	1970	15,2	7,0
	1975	22,7	6,7
	1976	27,4	7,5

A legszembeeszkőbb emelkedést tehát az u.n. "kedvező lo-bogó" /flag of convenience/ országainak hajótere mutatja, amely egy évtized alatt, mint látjuk, megnégyszereződött. Tulnyomó többségükben természetesen ezek a hajók a fejlett tőkés országok hajósainak tulajdonában állnak. A hajóternek e zászlók alá áramlását, amint az közismert, adózási előnyök, a liberális hatósági felügyelet, a munkajogi ellenőrzés és korlátok hiánya és ezzel összefüggésben a személyzet alacsony fi-ze-



tési feltételei okozzák. /Egyes becslések szerint a hajók üzemeltetésénél a legfejlettebb tőkés országokban kialakult költségszinthez képest a "flag of convenience" hajói 40-60%-os megtakarítást tudnak elérni./ Nem szorul részletes indokolásra, hogy e néhány ország által a nemzetközi nagytőke részére biztosított lehetőségek a fuvaroztatói érdekek, de egyben a hajózás és a világkereskedelem egészének biztonsága szempontjából jelentős veszélyekkel járnak<sup>13/</sup>. A szocialista országok az elmúlt évtized alatt megháromszorozták hajóparkjukat, az általános növekedési tendencián belül azonban részesedési arányukat eddig csak valamivel több, mint 1%-kal sikerült növelniük. A fejlődő országok részesedési aránya lényegében változatlan maradt, annak ellenére, hogy hajóparkjukat ezek az országok is megkétszerezték.

Az egyenlőtlen fejlődés törvénye az egyes országok részesedési arányainak az alakulására is rányomta bélyegét. A hagyományos tengeri hatalmak közül az Egyesült Királyság, Norvégia és Görögország továbbra is az élen vannak, mindezek az országok elé ugrott azonban Japán, amely az elmúlt évtizedben közel meghatszorozta hajóparkját. Ugyancsak gyors növekedést mutat a Szovjetunió tengeri flottája, amely az 1960-ban elfoglalt 13. helyről 1975-re a 6. helyre lépett előre és az előrejelzések szerint a szovjet kereskedelmi hajózás az elkövetkező években az eddiginél is gyorsabb ütemben fog növekedni. A fejlődő országok közül viszonylag nagyobb hajóparkkal - nem számítva természetesen a "kedvező lobogó" országait - lényegében csak India, Brazília, kisebb mértékben pedig Dél-Korea, Taivan, Argentína és Kuwait rendelkezik. A harmadik világ országainak a tulnyomó többsége tehát külkereskedelmének csak egy töredékét képes saját fuvarszközével a rendeltetési helyre juttatni, azaz a forgalom nagy részének lebonyolításához a nemzetközi fuvarpiacon kell, annak mindenkori gazdasági és jo-

gi adottságaihoz alkalmazkodva, a legtöbb esetben amugyis passzív fizetési mérlegének rovására külföldi hajóteret vásárolnia.

4. A fuvarpiac. A fuvarozás során előállt "hasznos hatás", mint láttuk, meghatározott csereértékkel bír és mint ilyen, a piacon áruként jelenik meg. Mivel pedig a tengeri fuvarozás tipikus és alapvető megjelenésében a nemzetközi kereskedelem lebonyolítására szolgál, "a külfölddel fennálló kapcsolatok materiális eszköze", az említett "hasznos hatás"-t a szolgáltatás nyújtója a nemzetközi piacon értékesíti. A klasszikus kapitalizmus korában erre a területre is áll a tétel, amely szerint e sajátos áru, a fuvarozási szolgáltatás az értéktörvény uralma alatt, a kereslet és kínálat szabad játékanak megfelelően cserél gazdát. Ugyanakkor a nemzetközi tengeri fuvarozás területén igen korán megjelennek a monopolkapitalizmus termékei, az u.n. hajózási konferenciák, a kartellekhez hasonló monopolista egyesülések, amelyek élve és visszaélve uralkodó helyzetükkel a klasszikus kapitalizmus szabad versenyét illuzórikussá teszik és a monopolhelyzetből fakadó önkényes árpolitika eredményeként a szolgáltatás értékét messze meghaladó monopolprofitot realizálnak. A tőke-koncentráció e megjelenési formái felosztják egymás-között a tengeri fuvarpiacot és olyan fuvardijakat határoznak meg, amelyek nem a tényleges fuvarköltségeken, hanem azon alapulnak, hogy a fuvarozandó áru "mennyit bír el", azaz az a maximális fuvarköltség, amely mellett az áru tengeri fuvarozása még gazdaságos. A hajózási konferenciák uralma a fuvardijak és fuvarozási feltételek felett egyuttal arra is lehetőséget ad, hogy a monopólium birtokosai a tengeri fuvarpiacon tulmenően, a kereskedelmi kapcsolatok és a gazdaságfejlesztés alakulását is befolyásolják, azaz a nemzetközi nagytőke továbbra is manipulálni tudja első-

sorban a fejlődő országok gazdasági életét, és konzerválja a gyarmatosítás által megteremtett és meghagyott torzulásokat. E konfliktusnak különleges élességet ad, hogy a fuvarozás és különösen a tengeri fuvarozás területén a fuvarszekertulajdonosi minőség a rendkívüli eszközigenyesség és a szolgáltatás vásárlóinak szétszórt volta következtében önmagában alkalmas domináns pozíciók kialakítására. E tétel különösen az u.n. vonalhajózás területére áll, ahol az egyik oldalon a hatalmas tőkeerőt képviselő, sok esetben multinacionális hajóstársaságok és ezek monopolista egyesülései, a konferenciák állnak, a másik oldalon pedig az árutulajdonosok kevésbé szervezett széles köre, a fuvarozási szolgáltatások fogyasztói, akiknek érdekeit a monopokapitalista piac öntörvényei természetesen nem részesítik oltalomban.

A terület másik sajátossága, amely szintén szoros összefüggésben áll a kapitalista gazdaság általános törvényeivel, hogy viszonylag korán megjelentek az állami beavatkozás különböző eszközei. Már a liberál-kapitalizmus "hőskorában" sem maradt a tőkés államok tulnyomó többsége közömbös a tengerentuli kereskedelmének mikénti lebonyolítása és nemzeti tengerhajózásának helyzete iránt, márcsak a tengeri hajózással szorosan összefüggő politikai és katonai szempontok miatt sem. A monopolkapitalizmus korában az állami beavatkozás természetesen fokozott szerepet kapott és jelenleg jónéhány tőkés országban működnek olyan állami szervek, amelyek államigazgatási eszközökkel nyulnak bele a fuvarpiac mechanizmusába, elsősorban a saját nemzeti hajózást védő protekcionista célzattal, de egyben a saját fuvaroztatóikkal szembeni visszaélések korlátozása érdekében is.<sup>14/</sup> A tengeri fuvarozás területén tehát nemcsak a szabadversenyen alapuló piaci önszabályozás, hanem a világkereskedelem meghirdetett szabadsága is illuzó-

rikussá vált.

A szocialista országok fuvarozóinak megjelenése a nemzetközi fuvarozás piacán a képen módosított és hatékony korlátot teremtett a monopolista visszaélésekkel szemben. A fuvaroztatói érdekek védelmét pedig ezekben az országokban elsősorban a külkereskedelmi monopóliumon belül fuvaroztatói /hajóbérlési és hajótérfoglalási/ monopólium biztosítja, amely az "egykéz" politika előnyeinek realizálására hivatott a fuvarozási szolgáltatások vételének területén. A fejlődő országok ugyancsak egyre határozottabban lépnek fel a nemzetközi fuvarozás igazságosabb és méltányosabb rendszerének a megteremtése érdekében és ebből a célból a szocialista országok által támogatott akciót indítanak meg a nemzetközi szervezetek, elsősorban az UNCTAD keretében. A célzott nemzetközi jogi szintű beavatkozás első nagyjelentőségű terméke az UNCTAD által kidolgozott és az 1973 novemberében elfogadott - mind- eddig hatályba még nem lépett - nemzetközi egyezmény, a vonal- hajózási konferenciák magatartási szabályait meghatározó u.n. Code of Conduct.<sup>15/</sup>

A nemzetközi jogi beavatkozás másik célzott területe a tengeri fuvarozási szerződés új, a fuvarozók és a fuvaroztatók érdekeinek méltányos egyensúlyán alapuló szabályozása, amelyet a későbbiekben még részletesen érintünk. A tengeri fuvarozás nemzetközi piacával kapcsolatos főbb kérdések nagyon vázlatos említése éppen azért volt indokolt, hogy röviden felrajzoljuk azt az összképet, amelybe a tengeri fuvarozási szerződés, mint az említett hasznos hatás elidegenítésére vonatkozó sajátos áruviszony jogi formája beilleszkedik. Látnunk kell azt is, hogy a nemzetközi tengeri fuvarozás polgárijogi eszközökkel történő szabályozása, közelebbről a szer-

ződés kogens szabályokkal történő nemzetközi szintű rendezése csak az egyik terület, amely az igazgatási eszközökkel együtt, azokkal sajátos komplexitásban célozza a nemzetközi kereskedelem és hajózás valóban igazságos és egyenlő feltételeinek a megteremtését.

5. Magyarország és a tengeri fuvarozás. A külkereskedelmi forgalmunknak az elmúlt évtizedekben történő gyors felfutása és a népgazdaság külkereskedelem-intenzív volta közismert tények. A külgazdasági forgalom értékbeni mutatói növekedésének felelt meg az utóbbi másfél évtized mennyiségi mutatóinak alakulása is. 1960-ban az összforgalom kb 15 millió tonnát, 1965-ben kb 23 millió tonnát, 1970-ben kb 28 millió tonnát, 1975-ben pedig kb 42 millió tonnát tett ki. Megközelítőleg ennek megfelelő arányu növekedést mutatott a tengeren fuvarozott magyar áruk összmennyisége is, amely 1965-ben kb 1,4 millió tonna, 1970-ben kb 2,2 millió tonna, 1974-ben több mint 2,8 millió tonna és 1975-ben pedig kb 2,7 millió tonna volt. Bár, mint látható, a fuvarozott magyar áruk összmennyiségének a külgazdasági strukturánkból adódóan csak viszonylag csekélyebb mennyisége jut el tengeren a rendeltetési helyére, a tengeren lebonyolított áruforgalom abszolút számai jelentős mennyiségeket takarnak és ennek megfelelően a népgazdaság számára igen komoly devizakihatással járnak. A tengeren lebonyolított áruforgalom valamivel több, mint 50%-a esetében a magyar fél feladata a fuvarozás megszervezése és a fuvardíj fizetése, mivel ezek azok a külkereskedelmi ügyletek, amelyeknél a vétel, illetve az eladás u.n. "távoli paritás"-on történik, tehát ahol a fő típusában vételi külkereskedelmi szerződés feltételeiből adódóan kivitelnél a magyar eladó a rendeltetési kikötőig viseli a tengeri fuvardíjat / c.i.f. ügylet/, behozatalnál pedig a magyar vevő a tengerentuli elhajózási ki-



kötőtől fedezi az áru hazahozatalával járó költségeket [f.o.b. ügylet/. A tengeri fuvarozási szolgáltatások vételének devizaköltsége 1971-ben kb 6 millió rubelt és 15 millió dollárt /kereskedelmi árfolyamon, illetve az akkori külkereskedelmi árszorzóval számítva hozzávetőleg 1 milliárd forintot/, 1973-ban több mint 8 millió rubelt és 23 millió dollárt [kb 1,5 milliárd forintot/, 1974-ben több mint 10 millió rubelt és 38 millió dollárt / kb 2,1 milliárd forintot/, 1975-ban kb 10 millió rubelt és 34 millió dollárt /közel 2 milliárd forintot/ és 1976-ban több mint 8 millió rubelt és kb 31 millió dollárt [több mint 1,6 milliárd forintot/ tett ki. A külföldi fuvarszolgáltatások költségeinek lényegesen nagyobb részét tehát a népgazdaság konvertibilis valutában fizeti meg, amelynek hátterében az áll, hogy a rendkívüli eszközigényesség és a részben konvertibilis pénznemekben felmerülő üzemeltetési költségek miatt a forgalmunknak egyébként több, mint a felét lebonyolító szocialista hajóstársaságok a tengeri fuvardíj egy meghatározott - az utóbbi években egyre emelkedő - hányadát e pénznemekben kéri.

A magyar tengerhajózás részesedése a tengerentúli külkereskedelmi áruforgalmunk lebonyolításában viszonylag csekély. 1967-ben a MAHART hajói kb 160 ezer tonna magyar árut fuvaroztak, majd 1968-ban ez a mennyiség döntően a külkereskedelmi árszorzó bevezetése által megteremtett u.n. forintszemlélettel összefüggésben kevesebb mint 66 ezer tonnára esett. A magyar hajók részesedési arányának fokozatos növekedése után e mennyiség 1971-ben megközelítette a 350 ezer tonnát, az elmúlt öt év során azonban az arány ismét csökkenő irányzatot mutatott és 1975-ben a MAHART hajók csak kb 83 ezer tonna magyar árut fuvaroztak. Az adatok összevetéséből kitűnően tehát a magyar külkereskedelem által tengeren fuvaroztatott áru-

mennyiségnek az utóbbi években hozzávetőleg 5-15%-át bonyolította le a magyar tengerhajózás. /A magyar hajózás rövidebb akciórádusza következtében a teljesítményben kifejezett mutatók alapján számított tényleges arány ennél is lényegesen kevesebb/. A magyar tengerhajózás részesedésével kapcsolatban egyébként évek óta vita folyik, amelynek fő célja, hogy a devizakimélés és a külföldi fuvaroztatók részére nyújtott szolgáltatásokból eredő devizaszerzés szempontjaira, ezek bonyolult összefüggésére, de egyuttal a külkereskedelmi árumozgás fő irányjaiból és a magyar tengerhajózás fokozatosan növekvő lehetőségeiből eredő adottságokra tekintettel optimális népgazdasági döntések szülessenek mind a tengerhajózásunk fejlesztésének mértékét, ütemét és főbb irányait, mind pedig a fuvaroztatók felé alkalmazott közgazdasági szabályozók meghatározását illetően. A vitában elhangzott érvek és a szerepet játszó közgazdasági tényezők ismertetése nélkül elegendő annak megállapítása, hogy a jövőben a magyar tengerhajózás részesedése a külkereskedelmi forgalmunkban fokozatosan növekedni fog, de megítélésünk szerint optimális esetben sem fogja meghaladni a 30%-ot.

A külkereskedelmünk és a tengerhajózásunk összefüggéseit felvázoló közgazdasági kitekintés természetesen nem nélkülözheti a tengerhajózásunk utóbbi években végbement fejlődésének és fejlesztési perspektíváinak érintését. A MAHART hajói 1960-ban 91 ezer tonnát, 1965-ben 174 ezer tonna, 1970-ben 406 ezer tonna, 1972-ben 467 ezer tonna, 1976-ban pedig 365 ezer tonna árut fuvaroztak. A jelenlegi hajóállomány 6010 hordképességi tonna, amely a nemzetközi statisztikákban alkalmazott bruttó regisztertonnában 47.100 tonnának felel meg. /Összehasonlításként Csehszlovákia 116.148, Ausztria 75.396, Svájc pedig 193.657 bruttó regisztertonna hajóállománnyal rendelkezik.

delkezik./ A fejlesztési tervek szerint 1980-ban tengerhajózásunk 85.850 hordképességi tonnával /kb 67.000 brt/ rendelkezik majd. A fuvarozandó árumennyiség 1980-ban a jelenleginek kb 130%-át teszi ki, a tonnakilométerekben kifejezett teljesítménymutató azonban a műszaki fejlesztés következtében ezt lényegesen meghaladó mértékben, kb 170%-ra emelkedik. A növekedés közelebbről meg nem határozható része a magyar áruforgalom lebonyolításában történő fokozott részvétel, másik része pedig a külföldi fuvaroztatók részére végzett fuvarozások mennyiségének és ennek megfelelően az ebből eredő konvertibilis devizabevételnak a növelésére szolgál.

Az 1980 utáni időszakra vonatkozó perspektivikus fejlesztési célkitűzések még tisztázatlanok. Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság említett tanulmányában <sup>16/</sup>szereplő javaslatok egyikét azonban, amely szerint 1990-et meghaladón a magyar tengeri flottát olyan mértékben kell fejleszteni, hogy devizahozama ellensúlyozza a tengerentuli külkereskedelmi forgalomban idegen hajón fuvarozott magyar áruért devizában kifizetett fuvardijakat, a történelmi előzményekben nem szükködő romantikus elképzeléseink világába tartozónak kell itélnünk. A nyilvánvaló illúziókon alapuló javaslat figyelmen kívül hagyja, hogy olyan viszonylag hatalmas flottával és történelmi hagyományokkal rendelkező országok, mint például az Egyesült Államok és Franciaország /nem beszélve a két német államról vagy Olaszországról/ a külkereskedelmi áruforgalmuknak csak egy részét tudják saját hajóparkjukkal lebonyolítani és a tengeri fuvarozásból eredő bevételeik összességében is alatta maradnak a kiadásaiknak. Magyarországnak, amely nemzeti jövedelmének ma már közel 40%-át a külgazdasági kapcsolatain keresztül realizálja és tengerparttal nem rendelkezik, természetesen azzal az adottsággal kell szembenéznie, hogy a tengeri fuvarozási szolgáltatások többségét hosszú tá-



von is a nemzetközi fuvarpiacon kell megvásárolnia. E szolgáltatások összmenyiségének jövőbeni alakulása pontosan nem jelezhető előre, a külkereskedelmi áruforgalmunk fejlődésével, annak strukturális alakulásával kapcsolatos jónéhány tényező azonban egyértelműen a forgalom növekedése irányába hat. E tényezők közül elegendő csupán a fejlődő és a tengerentuli fejlett tőkés országokkal fennálló kapcsolataink előre látható bővülésére, egyes nyersanyagok /elsősorban a kőolaj és a mezőgazdaság kemizálásához szükséges foszfát/ tengerentulról történő növekvő mennyiségű behozatalára utalni. Mindez azt jelenti, hogy fizetési mérlegünknek a magyar tengerhajózás fokozott igénybevétele ellenére is az u.n. láthatatlan devizakiadások növekedésével kell számolnia, a külkereskedelmünknek pedig fokozott mértékben kell tudomásul vennie, tanulmányoznia és alakító módon befolyásolnia a nemzetközi fuvarozási piac közgazdasági, igazgatási és polgári jogi kö-  
zegét. Ebből a tételből vezethető le annak az itt-ott még elhangzó álláspontnak a teljes tárthatatlansága is, amely szerint a tengeri fuvarozás jogának tanulmányozása és az ezzel kapcsolatos jogegységesítési munkálatokban való intenzív és hatékony részvétel számunkra felesleges, mivel országunkat a legnagyobb jóakarattal sem lehet tengeri hatalomnak minősíteni. Az érv pontosan olyan abszurd, mintha például a nemzetközi vételi jog tanulmányozását csak az eladók számára ítélnénk fontosnak és a vevők eleve lemondanának arról, hogy ügyletük jogi környezetét megismerjék és annak kialakításában egyenjogu félként résztvegyenek. A tengeri fuvarozásra vonatkozó nemzetközi jogi szabályozás, annak mind igazgatási természetű, mind pedig polgári jogi jellegű része tekintetében a forrongás, a nagy változások korát éli. Külkereskedelmünk helyesen ismerte fel, hogy ebben a folyamatban aktivan és a nemzeti érdekeink következetes védelmezésének célzatával kell résztven-

nünk és minden rendelkezésünkre álló eszközzel támogatnunk kell azokat az erőket, amelyek egyszersmindenkorra fel akarják számolni a tengeri fuvarozás piaca feletti fuvarozói dominanciát és egyben az áruviszony jogi formájának is új, az ő érdekeiket is megfelelően kifejező szabályozást kívánnak adni.

L á b j e g y z e t e k  
az I. fejezethez

- 1/ Lenin, V.I: Werke Bd.33.136.old.,Berlin 1962; idézi Lunz,L.A.: Internationales Privatrecht Bd.II. Berlin,1964 187.old.
- 2/ Marx,K: A tőke, Budapest 1953, II. k.152.old.
- 3/ Marx,K: i.m. II.k. 58-59.old.
- 4/ u.o.
- 5/ A világ gazdasági össztermelése az elmúlt 25 évben évente átlagosan 5%-kal, a világkereskedelem összeértéke pedig hozzávetőleg 7,5%-kal növekedett, 1%-os termelésnövekedésre tehát kb 1,5 %-os kereskedelmi forgalomnövekedés esett.
- 6/ UNCTAD Review of Maritime Transport,1976, TD/B/C.4/169,1977. márc.25. 3.old.
- 7/ L.:különösen a Római Klub első és második jelentését. A témával kapcsolatos irodalomból l. Sauvy,A.: Croissance zéro?, Párizs,1973.; Meadows,H.: The Limits to Growth,New York,1972
- 8/ UNCTAD id. kiadvány 5.old.
- 9/ UNCTAD id. kiadvány 10. old.
- 10/ Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság által 1975-ben készített,"A magyar tengerhajózás helyzete és fejlesztésének kérdései" c. elemző tanulmány szerint jelenleg a világ kereskedelmi hajóparkjának 50%-a nem több mint 10 éves és a 25 évnél régebben épített hajók aránya nem haladja meg a 10%-ot.
- 11/ UNCTAD id.kiadvány 10. old.
- 12/ Libéria, Panama, Szingapur, Ciprus és Szomália
- 13/ A "Flag of Convenience" előnyeiről és egyben riasztó baleseti statisztikájáról l.az Economist 1977 márc.12.-i számában az "Our ship their flag" című cikket. A hajó és a bejegyzés országa közötti "genuine link" kérdésének vizsgálatát egyébként 1977 tavaszán az UNCTAD is napirendre tűzte és ebből a célból külön munkabizottságot hozott létre.

- 14/ Az Egyesült Államok központi kormányserve, a Federal Maritime Commission például széleskörű betekintési, ellenőrzési és fuvardíjmegállapítási joggal, előírásai megsértésének esetére pedig szigorú szankciórendszerrel rendelkezik.
- 15/ 1.:United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences, TD/CODE/13/Add.1. Az egyezmény hatálybalépésének feltétele, hogy azt legalább 24 állam, amelyek összesen a világ hajóállományának legalább 25%-ával rendelkeznek, ratifikálja. E feltétel mindezideig nem teljesült. A csatlakozással kapcsolatos helyzetről l. UNCTAD id.kiadvány 76.old. és Economist 1977 márc.26 "Towards a shipping code".
- 16/ L. 10.sz. l.ábjegyzet.

## II. A TENGERI JOG ÉS A TENGERI FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS

1. A tengeri jog: heterogén és komplex jogterület
2. A tengeri árutovábbítási tevékenység módozatai
3. A tevékenység jogi formái
  - a./ A szerződéstipizálás római jogi gyökerei
  - b./ Szerződéstípusok a tételes jogokban
  - c./ Elmélet és bírói gyakorlat
  - d./ Spekuláció vagy a gyakorlat követelte tudományos válasz ?

1. A tengeri jog: heterogén és komplex jogterület. A tengerre és a tengeri hajózásra vonatkozó magatartási normák tág körét sem a szabályozott társadalmi viszonyok azonos volta, sem pedig a jogi szabályozás azonos módszerei nem kapcsolják egybe, a terület tehát nem rendelkezik az azonos jogágba sorolás egyetlen ismervével. A különböző jogágakba tartozó magatartási szabályok e heterogén jogterületbe vonásának és e jogterület széles és egyben pontosan nehezen megvonalható határai megrajzolásának egyetlen - és pedig a jogon kívül elhelyezkedő - kritériuma, hogy e normák közvetve vagy közvetlenül a tengeri hajózás gazdasági tevékenysége során létrejött életviszonyokat szabályozzák, a jogi szabályozás különböző specifikus, heterogén módszereinek felhasználásával. E kritérium jelenléte a területnek bizonyos mértékű komplexitást is ad, amely természetesen csak külső megközelítésben áll fenn, hiszen a közös elem jogon kívüli. A tengeri jog tehát a jogrendszer tagozódásának jogon belüli szemlélete<sup>1</sup>/ alapján heterogén jogterület, amelynek azonban az egynemű gazdasági tevékenységgel fennálló közvetett vagy közvetlen kapcsolat, mint közös gazdasági alap, komplexitást ad.

E széles jogterületen belül viszonylag könnyen elhatárolhatóak azok a normák, amelyek csak közvetve és másodlagos funkciójukban érintik az említett gazdasági tevékenységet. Ezek azok a normák, amelyek a nemzetközi jog alanyai, tehát a szuverén államok közötti kapcsolatokat szabályozzák és mint ilyenek, a nemzetközi közjog integráns részét alkotják. A nemzetközi tengerjog körébe tartozó, a parti tengerre, az u.n. gazdasági zónára, az államok ezzel kapcsolatos jogaira és kötelezettségeire, a tengerek és ezen belül a tengeri hajózás szabadságára vonatkozó normák<sup>2/</sup> a 70-es években szintén a frongás és átalakulás állapotába és ezzel összefüggésben az érdeklődés homlokterébe kerültek. A hagyományos szabályok félretételét és új, elsősorban a tengerparttal rendelkező fejlődő országok politikai és gazdasági érdekeinek megfelelő szabályok megteremtését célzó munkálatok a világpolitika és a világgazdaság általános összefüggéseinek és ellentmondásainak a keretén belül folynak. A közeljövőben univerzális nemzetközi jogi kodifikációt nyerő<sup>3/</sup> szabályok közvetve és másodlagosan a tengeri hajózásra, annak jogi feltételeire is hatnak. Ugyanez a közvetett hatás áll fenn a nemzetközi közjog másik hagyományos normacsoportját, a tengeri hadviseléssel kapcsolatos szabályokat illetően. Az idetartozó intézményeknek, a blokádnak, a tengerzárnak, a semleges hajóval kapcsolatos előírásoknak ugyancsak jelentős közvetett hatása van a tengeri vállalkozás szempontjából, különösen ami a vállalkozás kockázatainak polgári jogi következményeit, azok mikénti megoszlását illeti. Ez az oka annak, hogy a tengeri jog komplex területét tárgyaló művekeknek a tengeri hajózás jogától a szabályozás alanyainak különböző volta következtében távol esőnek tűnő nemzetközi közjogi szabályoknak is külön figyelmet, általában önálló fejezetet szentelnek.



A hagyományos, "tisztá" nemzetközi közjogi szabályok elkülönítése után a jogterület jogi heterogenitása változatlanul megmarad, a tengeri hajózási tevékenységet közvetlenül érintő normák ugyanis szintén a legkülönbözőbb jogágak körébe sorolhatók. Az ugyancsak viszonylagos határokkal körülrajzolható terület összefüggései már sokkal erősebbek, annak ellenére, hogy az egybekapcsolás szempontja változatlanul külső, "társadalmi-gazdasági" marad. Az integráltság magasabb fokával állnak összefüggésben azok az elméleti és gyakorlati nehézségek, amelyek az egyes jogágakba tartozó magatartási szabályok elkülönítésével, világos meghatározásával kapcsolatban állnak fenn és végső soron a jogrendszer tagozódásával kapcsolatos általános problémák, a mind a burzsoá, mind pedig a szocialista jogtudományban fennálló különböző elméleti álláspontok kérdéskörébe torkollnak.

A tengeri hajózás jogának belső, alapvetően jogágak szerinti differenciálása során a burzsoá szerzők nagy része a közjog és a magánjog szféráinak hagyományos szembenállásából indul ki és éppen ezért megoldhatatlan nehézségekbe ütközik. Ez vezet a szerzők egy részénél a közjogi és a magánjogi szféra szoros egymásbaszövődésére utaló megállapításokra<sup>4/</sup>, sőt a dichotómia teljes tagadására, amely szerint a hagyományos szférák szembeállításának a tengeri hajózás jogának a területén egyáltalán nincs jelentősége.<sup>5/</sup> Míg a dichotómián alapuló megközelítések a közjogi és a magánjogi szféra merev elhatárolását egy olyan területen kísérlik meg, ahol az állami beavatkozás különösen intenzív volta /l. 18.old./ következtében a különböző szabályozási módszerek különlegesen szorosan tapadnak egymáshoz, a két szféra teljes egymásbaolvadását valló nézetek a jogon belüli tényezőket, így elsősorban a jogi szabályozás specifikus módszereit, a jogi heterogenitást hagyják

figyelman kívül és ezzel a külső komplexitást belső komplexitássá emelik.

A közjog-magánjog dichotomiáján alapuló megközelítések viszonylag sikeresen körül tudnak egy olyan területet határolni, amely a hajóra, annak nemzetiségére, bejegyzésére, okmányaira vonatkozó szabályokat, ugyyszintén a hajózással kapcsolatos biztonsági, műszaki, közlekedésrendészeti előírásokat foglalják magukban és mint ilyenek, a felek alá-fölérendeltségének módszerét alkalmazó, hatalmi, igazgatási jellegű, tehát az államigazgatási jog körébe tartozó normáknak minősülnek. Ugyanakkor a zászlóval, a hajók bejegyzésével és nyilvántartásával kapcsolatos intézmények már sajátos kettős jelleget mutatnak, mivel a jogkövetkezmények egy része a hajózás során keletkező mellérendeltségi, polgári jogi formát öltő viszonyok területén csapódik le, az államigazgatási alapra tehát polgári jogi felszín rakódik. Nehezebb helyzetbe kerül a hagyományos dichotómián alapuló megközelítés azoknak a társadalmi viszonyoknak jogi szabályozást adó normák minősítésének tekintetében, amelyek a hajózó személyzet kollektívájának egymásközi kapcsolatait hivatottak rendezni. A tengeri hajózás hagyományosan sajátos jellege, a sokat emlegetett közös veszélyvállalás és a vállalkozásban résztvevők elszigeteltségéből és egymásrautaltságából eredő követelmények már a burzsoá jogfejlődés korai szakaszában is szükségessé tették bizonyos hatalmi, igazgatási szabályok megteremtését, amelyek jogági minősítése a dichotómia rendszerén belül rendkívül problematikus. A kollektiva viszonyait ugyanis egymástól nehezen elkülöníthető rendszerben nemcsak az alá-fölérendeltség, hanem a munkaerő árubabocsátásán alapuló, az áruviszonyt kifejező mellérendeltségi mozzanatok is jellemezték. Figyelemreméltó, hogy a tengeri hajózás területén jelentek



meg először a munkajoginak nevezett szabályok /regime social de la mer, Seerechtliche Arbeitsrecht/, amelyek viszonylag korán törvényi szabályozást is kaptak.<sup>6/</sup> Ugy véljük, hogy a jogágakkal kapcsolatos szocialista felfogások alapján - nem érintve az ebből a szempontból irreleváns nézetkülönbségeket - nem okozhat különösebb nehézséget ezeknek a normáknak a szocialista munkajogba sorolása. A hajózó személyzet a tevékenységét a nem áruviszonyt tükröző, tehát a polgári jogi intézményektől minőségében és lényegében eltérő munkaszerződés alapján fejti ki. Az alá-fölérendeltségi kapcsolatok rendjét és azok betartásának szankcióit a fegyelmi büntetés ugyancsak munkajogi intézménye biztosítja. Az esetlegesen szükséges specifikus büntetőjogi intézmények viszont nehézség nélkül a büntetőjog körébe sorolhatók.

A legtöbb ország jogrendszere ismer a tengeri hajózással összefüggő sajátos eljárási jogi jogintézményeket is, amelyek a tengeri hajózással kapcsolatos speciális tényállásokból eredő jogvitákra vonatkozó joghatósági szabályokat, a tengeri hajók lefoglalását, a hajóval szembeni végrehajtási eljárást szabályozzák. Ebbe a körbe tartoznak például a jogrendszerek egy részében az "in rem" akciók, amelyek a történelmileg kialakult, külön bírósági fórum előtt indítható dolog, azaz maga a hajó elleni keresetindítás lehetőségét adják meg.<sup>7/</sup>

Az igazgatási, munka- és eljárás jogi szabályok elkülönítése után jutunk el a tengeri hajózással, közelebbről a tengeri hajók elsődleges gazdasági funkciójával, az áruk fuvarozásával kapcsolatos áruviszonyokat közvetlenül vagy közvetve tükröző jogi normák ugyancsak rendkívül széles köréhez. Az áruviszonyoknak megfelelő, áruformájú, tehát az egyenjogúság és a mellérendeltség pozícióin alapuló polgári jogi szabályok

végsősoron a tengeri fuvarozás tevékenységével kapcsolatban létrejött vagyoni viszonyok körét rendezik, természetesen nem merülnek ki azonban a tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó jogi normák összességében. Ez volna a hagyományos u.n. "tengeri magánjog", illetve a vagyoni viszonyokat kifejező szabályok rendszerét polgári és kereskedelmi jogra kettőző jogrendszerekben a "tengeri kereskedelmi jog" /Seehandelsrecht/ területe. A kereskedelmi törvénykönyvek alkotói ugyanakkor, már csak az adaptáció szükségességéből adódó pragmatikus szempontokra tekintettel is, úgy tűnik zavartalanul hunytak szemet az elméleti következetlenség felett, amelynek jegyében e törvénykönyvek /például a német HGB/ a Seehandelsrecht cím alatti szabályok sorában jónéhány kifejezetten államigazgatási jellegű intézményt is szabályoznak. A polgári jognak az adaptáció parancsára történt következtelen kettéhasítása ugyanakkor e sajátos területen is megmutatta korlátait. A tengeri fuvarozással kapcsolatban ugyanis egy sor dologi jogi szabály is kialakult, mivel mint ismeretes, a tengeri hajó több szempontból az ingatlannal azonos jogi megítélést élvez. A tengeri hajók lajstroma például olyan közhitelű nyilvántartás, amelybe dologi hatályu bejegyzések történnek. /A hajó tulajdonjogának a jegyzékbe bejegyzése általában deklarativ, a hajóval szembeni jelzálogjog és haszonélvezeti jog bejegyzése viszont konstitutív hatályu<sup>8/</sup>/. A kettéhasítás e dologi jogi intézményeknek a polgári jogban tartása mellett jött létre, ami viszont a Seehandelsrecht kifejezés pontatlan voltát eredményezi.

A tengeri fuvarozással kapcsolatos jogi szabályozások és elmélet ebbe a körbe sorolják a tengeri fuvarozási szerződéssel és más szerződésekkel /bérlet, illetve haszonbérlet, személyfuvarozás, vontatás/ kapcsolatos szabályokon túl a tengeri

hajók vételére<sup>9/</sup>, a tengeri biztosításra, tehát a vagyonszén ezen belül a felelősségbiztosítási szerződéseknek a tengeri fuvarozási tevékenységgel kapcsolatos különböző változataira, a tengeri fuvarozás különleges intézményeire /ide tartozik a biztosítás történelmi gyökerét alkotó közös kár, a deliktuális jellegű hajóösszeütközés és a tengerszennyezésért fennálló polgári jogi szerződésen kívüli felelősség intézménye, a végszükségből kinőtt mentés és segítségnyújtás/, valamint a tengeri fuvarozásban közreműködő közvetítők jogi helyzetére és a fuvarozási szerződés feleivel fennálló jogviszonyokra vonatkozó szabályozás. A kört a tengeri fuvarozással kapcsolatos, a vagyoni viszonyokat csak közvetve érintő kollíziós szabályok zárják le, amelyek a tevékenység önmagából adódóan nemzetközi jellege következtében különleges jelentőséggel bírnak, mégpedig nemcsak a tengeri fuvarozási szerződés, hanem az említett egyéb szerződések és egyéb jogintézmények tekintetében is.

Az ekként felsorolt szabályok alkotják tehát a tengeri fuvarozás tágabb értelemben vett jogát. A határok egyébként itt sem egyértelműek, mivel egyrészt a polgári jognak jónéhány további intézménye befolyásolja még a tengeri fuvarozási tevékenységgel kapcsolatban keletkező életviszonyokat/nem is beszélve a szerződések általános szabályairól/, másrészt pedig a tengeri fuvarozás jogával, a tengeri magánjoggal, illetve a tengeri kereskedelmi joggal foglalkozó művek az itt felsorolt intézmények mindegyikére sem terjednek ki feltétlenül. Az egyes szerzők egymástól eltérően ítélik meg például a tengeri fuvarozással kapcsolatos biztosítási szerződéseknek vagy a tengeri közvetítőkkel kapcsolatos megbízási típusú ügyleteknek e területhez tartozását. A tengeri fuvarozás szűkebb értelemben vett joga viszont csak a fuvarozási és a hajó hasznosításával kapcsolatos említett egyéb szerződések szabályait foglalja magában.

A tengeri hajózással kapcsolatos magatartási normák tartalma szerinti csoportosítása, azaz e normáknak az államigazgatási jog, a munkajog, az eljárási jog és a polgári jog ágába sorolását keresztezően a heterogén jogterülethez tartozó szabályokat egy másik szempont alapján is osztályoznunk kell, és pedig aszerint, hogy e magatartási szabályok kizárólag az egyes államok belső jogában jelennek-e meg, vagy pedig azokat - a tevékenység lényegéből fakadó nemzetközi jellege következtében - nemzetközi jogi szintre emelték-e. Éppen ez a lényegből fakadó nemzetközi jelleg ugyanis elengedhetlenné tette, hogy mind az államigazgatási, mind a munkajogi, mind az eljárási jogi és polgári jogi szabályok igen jelentős része nemzetközileg egységes tartalmat és ennek megfelelő nemzetközi jogi formát kapjon. E nemzetközi egyezmények felsorolhatatlanul hosszú sorában elkülöníthetők a nemzetközi munkajog<sup>10/</sup>, és a nemzetközi eljárási jog<sup>11/</sup> körébe tartozó szabályok éppen úgy, mint a hajózási tevékenység feltételeivel és biztonságával kapcsolatos igazgatási természetű előírások<sup>12/</sup>, valamint a nemzetközi gazdasági kapcsolatok ugyancsak komplex területéhez tartozó, alapjában véve polgári jogi természetű normák.<sup>13/</sup> Megjelentek a környezetvédelem komplex területéhez tartozó nemzetközi egyezmények<sup>14/</sup> is, ami arra is jó példa, hogy bármifajta jogterület határai kirajzolásának csak relatív értéke lehet és a tengeri jog külső komplexitása a jogrendszer egészének szerves egységében oldódik fel, amely végsősoron az anyagi- társadalmi viszonyok egységes és strukturált rendszerének felel meg. A jogterület határainak kijelölése nem jelent többet, mint hogy egy meghatározott szempont - és pedig a tengeri hajózás jelenléte - alapján kiválasztjuk és körülhatároljuk a különböző tárgyú társadalmi viszonyokat különböző szabályozási módszerrel, akár a belső állami jog kizárólagos részeként, akár pedig - és a terület-



re ez az elsősorban jellemző - nemzetközi jogi szinten rendező szabályokat.

A tengeri jog heterogén területe belső tagozódásának rövid felvázolását nemcsak a téma tágabb összefüggéseire való utalás, hanem annak szokványos körülhatárolása is szükségessé tette. A felsorolt jogintézménynek széles köréből csak a tengeri fuvarozás szűkebb értelemben vett jogát emeljük ki és a továbbiakban kizárólag a tengeri hajó gazdasági funkciójának realizálásával kapcsolatos áruviszonyokat tükröző jogviszonyokkal foglalkozunk. A tengeri hajó hasznosításának tipikus jogi formája pedig a tengeri fuvarozási szerződés. [Az egyéb ügyletek, elsősorban a bérleti szerződés, csak másodlagos és alárendelt szerepet játszanak/. Mint a gazdasági háttér felvázolása során láttuk, a tengeri fuvarozás olyan sajátos áruviszony, amelyben a fuvareszköz tulajdonosa a vele mellérendeltségi viszonyban lévő fuvaroztatónak /tipikusan az árutulajdonosnak/ fuvarozási szolgáltatást ad el és ezért az egyenértékek cseréjét közvetítő pénzben meghatározott fuvardíjat kap. A fuvarozási szolgáltatás gazdasági lényege az árunak a termelés helyéről a felhasználás helyére történő továbbítása az általa képviselt használati érték realizálása céljából. A tengeri fuvarozás esetén a termelés és a felhasználás helye tipikusan különböző országokban van, tehát a fuvarozás nemzetközi. Ennek az alapvetően nemzetközi jellegű, a nemzetközi piacon megteremtett árukapcsolatnak tehát a jogi formája is nemzetközi, a szolgáltatás nemzetközi cseréjét tehát nemzetközi kötelelem, a nemzetközi tengeri fuvarozási szerződés tükrözi vissza. A tengeri hajók hasznosításának tipikus és alapvető formája tehát a nemzetközi tengeri fuvarozási szerződés, amelynek alapján a tengeri fuvarozó egy munkával elérhető eredmény létrehozására, az elhajózási kikötőben



fuvarozásra átvett küldeménynek /tipikusan árunak/ a rendeltetési kikötőbe továbbítására vállal kötelezettséget. E meghatározásból is kitűnően vállalkozási jelletű kötelem sajátos harmadik személy javára létrejövő szerződés, amelyet a fuvarozó a feladóval köt meg és a szerződésben megjelölt, illetve a szerződések egy igen széles körében a szerződéskötést követően kiállított forgatható értékpapír által jogosított személy részére köteles teljesíteni. E harmadik személy javára szóló szerződési forma is arra a szoros kapcsolatra és meghatározottságra utal, amely e vállalkozási típusu, eredményes árutovábbításra irányuló kötelem és az a mögött álló, annak alapjául szolgáló árucsereszonyt kifejező kötelem, tipikusan vételi, és pedig nemzetközi vételi ügylet között fennáll. Ebből fakad a fuvarozási szerződés járulékos, u.n. ancillatorikus jellege, amelyet a szerződés tárgyalása során sohasem szabad szem elől tévesztenünk. Az ügylet alapvetően e meghatározó jellegű árucsereszonyt kifejező kötelem realizálását célozza, funkciója tehát az, hogy az alapul szolgáló vételi ügylet eladója az e szerződésben meghatározott kötelezettségét teljesítse, az árut az itt meghatározott teljesítési helyre juttassa, illetve hogy e kötelem vevője az árut a teljesítési helyről a célzott felhasználási helyre juttassa és ezáltal a mögöttes áruviszony gazdasági célja megvalósuljon. /E mögöttes áruviszony természetesen nemcsak vételi ügylet lehet, mivel a nemzetközi gazdasági kapcsolatok körében egy sor egyéb szerződés, így vállalkozás, bérlet, stb. is létrejön. Amikor tehát a fuvarozási szerződés alapjául szolgáló vételi ügyletet említjük e kifejezés - pars pro toto - az ebből a szempontból azonos megítélést élvező egyéb ügyletek megjelölésére is szolgál./

A tengeri fuvarozási szerződés tehát típusában nemzetközi

vállalkozási jellegű, harmadik személy javára szóló kötelem. E sajátosságok összessége sem jelentheti azonban azt, hogy a szerződés és az egész jogterület történelmileg kialakult és erős hangsúlyt kapó specifikus vonásai akár egy pillanatra is láthatatlanná tegyék azt a köldökzsinórt, amely ezt a jogintézményt a szerződések általános szabályaihoz köti. Az általános és a különös összefüggése e kétségek kívül sajátos világba betekintés során különösen fontos, márcsak azért is, hogy eloszlássuk azokat a téves eszméket, amelyek a tengeri fuvarozás jogát valamiféle különös nemzetközi csodabogárnak és csak a specialisták számára hozzáférhető területnek tekintik, és figyelmen kívül hagyják azon túl, hogy a nemzetközi kereskedelemnek gyakorlati szempontból második legfontosabb ügyletéről van szó, azt is, hogy mind a kötelmi jog, mind a nemzetközi magánjog területén jónéhány általános jogelv és intézmény kialakulásának forrásául és alapjául a tengeri fuvarozási szerződés területén megjelent különös jogintézmények szolgáltak. Az általános szabályokkal való összefüggés ebből is láthatóan kettős. A tengeri fuvarozási szerződés az egyes jogrendszerek kötelmi jogának különös intézménye, amely az általános szabályok uralma alatt áll és így azok megismerése nélkül hozzáférhetetlen marad. E specifikus terület ugyanakkor kifejlesztette sajátos intézményeit, amelyek visszahatnak az általános szabályokra és hozzájárulnak az egyes jogrendszerek általános kötelmi jogi intézményein keresztül a jogfejlődés irányainak és fő vonásainak alakulásához.

2. A tengeri árutovábbítási tevékenység módozatai. A fuvarozásnak, mint gazdasági tevékenységnek, ezen belül a fuvar-eszköz és az áru összekapcsolásának a tipikus jogi formája tehát a fuvarozási szerződés. E tevékenységnek azonban a tipikus formán kívül különböző egyéb formái is vannak, amelyek

kialakulása történelmi folyamat eredménye. Az egyes formák többé vagy kevésbé elterjedt volta és ennek megfelelően azok jelentősége is, történelmileg meghatározott változó képet mutat. E változások fő iránya pedig a tengeri fuvarozási szerződés tipikussá és általánossá válása. A tevékenység módozatainak az alábbiakban megkísérelt logikai csoportosítása éppen ezért azok genezisért, történelmi kialakulási folyamatát is visszatükrözi, másszóval a tevékenység egyes módozatainak az áttekintését a történeti és logikai megközelítés egységében kell elvégezni.

Az egyes módozatok kialakulásának és változásainak történelmi folyamata nem más, mint a fuvarozói és a fuvaroztatói minőség elválása. Az elválás mindenkori szintjét és formáját lényegében és alapvetően a társadalmi munkamegosztás rendszerének történelmileg meghatározott differenciáltsági szintje és ezzel összefüggésben az áruviszonyok mindenkori fejlettsége határozta meg. Az elválási folyamat eredménye a fuvarozó és fuvaroztató teljes elkülönülése, illetve az őket összekapcsoló áruviszony és az azt kifejező szerződés általánossá és tipikussá válása. E szerződés ugyanakkor maga is bizonyos mértékig eltérő tevékenységi formákat, a lényegét nem érintő vonatkozásokban, de differenciált gazdasági tartalmat takar, ezért a tengeri fuvarozási szerződés kategóriáján belül megkülönböztetést kell majd tennünk a lényegét illetően azonos gazdasági társadalmat tükröző, de a gazdasági tevékenység formáit tekintve nem jelentéktelen eltéréseket mutató szerződésfajták között. E megkülönböztetéssel egyidejűleg meg kell vonnunk a tipikus jogi forma határait, azaz meg kell határoznunk, hogy mely tevékenységi formák tartoznak a fuvarozási szerződéshez, mint vállalkozási típusu ügylet, és melyek azok a tevékenységi for-

mák, amelyek a gazdasági tartalom lényegét, a szerződés tárgyául szolgáló szolgáltatás minőségét illetően térnek el a tipikus formától és melyek ennek következtében más szerződéstípusba sorolandók.

A tengeri fuvarozói tevékenység módozatai és ezzel összhangban a fuvarozói és fuvaroztatói funkciók történelmi elválási folyamatának állomásai a következőkben foglaltak össze:

1. A társadalmi munkamegosztás alacsony fejlettségi szintjén a fuvarozó és az árutulajdonos, a hajós és a kereskedő személye egybeesik, azonos. Elválás híján nincs áruviszony, és nincs olyan jogi forma sem, melynek funkciója a felek összekapcsolása lenne. A munkamegosztás alacsony szintjének az áruviszonyok fejletlensége felel meg, az áru- és pénzviszonyok általánossá válásáig tehát az árutulajdonos és a fuvarozó személyének egybeesése a tipikus és elválása a szórványos jelenség. /A tengeri fuvarozás területétől távoleső példa, de megemlíthető, hogy az árutulajdonos és a fuvarozó személyének egybeesése egészen napjainkig elsősorban a kisárutermelés területén maradt fenn./

2. Az áruviszonyok felelősödésével egyidejűleg jelenik meg az elválás első állomása, amelynek lényege, hogy a fuvareszköz tulajdonosa a tulajdonának birtoklását és használatát teljes egészében átengedi az áru tulajdonosának, azaz hajóját személyzet, / - legénység /nélkül az áru tulajdonosának adja bérbe. Az árutulajdonos, a kereskedő tehát a voltaképpen fuvarozási tevékenységet továbbra is maga végzi, a fuvareszköz tulajdonosának és az áru-

tulajdonosnak a személye azonban már elvált, és ezek összekapcsolására már egy áruviszonyt kifejező, de nem fuvarozási, hanem bérleti, ezen belül haszonbérleti szerződés jön létre.

Ez a módozat - jelentéktelenül szűk körben - ma is él és egyben a jogrendszerek tulnyomó többségében részletes jogi szabályozást is kap. Az ügylet típusba sorolása nem vet fel sem elméleti, sem gyakorlati problémákat, mivel a hajó birtoklásának és használatának, egyben a működése feletti ellenőrzési és irányítási jognak a teljes átengedése a szerződést egyértelműen kirekeszti a vállalkozási típusu ügyletek köréből.

3. A harmadik eset már lényegesen problematikusabb és talán a legtöbb tipizálási nehézséget veti fel. A fuvarszköz tulajdonosa a hajót meghatározott, általában hosszabb időre "átengedi" az árutulajdonosnak, a hajó és a személyzet feletti irányítási és ellenőrzési jogát azonban döntően megtartja. Ez az u.n. időbérleti szerződés jogi formájának a felhasználásával történik, amely azonban nehezen tekinthető bérletnek. A szerződés időtartama alatt a kereskedelmi kérdésekkel kapcsolatos döntési jog ugyan a bérlőt illeti, a hajózással kapcsolatos funkciókat azonban a bérbeadó hajótulajdonos köteles ellátni. Ez pedig azt jelenti, hogy a birtoklás alapvetően a fuvarszköz tulajdonosánál marad, és a szerződés voltaképpen nem a hajónak, mint dolognak a birtoklására és használatára, e jogosultságok átengedésére, hanem a fuvarszköz működésével kapcsolatos szolgáltatások, és pedig gazdasági lényegüket tekintve fuvarozási szolgáltatások nyújtására irányul. Itt válik el tehát először a fuvarszolgáltatást nyújtó fuvarozónak és az azt egyelőre egy



meghatározott időtartamra igénybevevő, megvásárló fuvaroztatónak a személye. A hajó működésével kapcsolatban, az u.n. "kereskedelmi funkció"-t illetően azonban a fuvaroztató széleskörű beleszólási jogot kap, közelebbről ő határozza meg, hogy - bizonyos keretek között - a hajó milyen utvonalon és milyen árut fuvarozzon. Ennek megfelelően a szerződésben a felek általában nem a fuvarozandó árut, hanem a fuvarszolgáltatást nyújtó egyedi fuvareszközt határozzák meg, ami azt a benyomást kelti, hogy a szerződés közvetett tárgya nem az áru, hanem a hajó. A szolgáltatás vásárlóját a széleskörű beleszólási joggal összhangban jelentős kockázat is terheli, és ez további alapot ad azoknak a felfogásoknak, amelyek ezt az ügyletet bérletnek, vagy legalábbis a vállalkozási típusu, fuvarozási szerződésektől elhatárolandó, valamiféle "sui generis" szerződésnek tekintik.

4. A következő módozatban - amely az előzőhöz rendkívül közel áll - a fuvareszköz tulajdonosa szintén a teljes hajóját "engedi át" a fuvaroztató "hajóbérlőnek", de nem meghatározott időre, hanem egy vagy több, többé vagy kevésbé pontosan körülhatárolt utra. Jogi formaként a felek magyar szóhasználat által "utvonalbérleti szerződés"-nek nevezett ügyletet használják fel. A fuvaroztató beleszólási, a hajó szolgáltatásaival kapcsolatos rendelkezési joga tovább szűkül és ennek megfelelően a vállalkozás kockázatainak is kisebb része hárul a fuvaroztatóra. /A vállalkozásban történő közreműködés és a kockázatvállalás lényegében a be- és kirakási műveletek körére korlátozódik, itt viszont különleges jelentőséget kap./ A hajónak, mint közvetett tárgynak a kiemelt szerepe egyre jobban elhalványul, amit a fuvarozót megillető helyettesítési

jogosultság fejez ki. A fuvarszköz helyettesítésének lehetősége azonban csak egyoldalú jogosultság, a szó i-gazi értelmében vett fajlagosságról tehát nincs szó.

Az "utvonalbérleti" szerződés esetén a fuvarozó és a fuvaroztató elválása, az ügylet vállalkozási jellege két-ségkívül markánsabb vonásokat mutat, mint az u.n. időbér-leti szerződésnél. Ezzel magyarázható, hogy a tengeri fuva-rozási tevékenységnek ezt a formáját bérleti szerződésnek ma már csak elvétve tekintik, de széles körben elterjedt az az álláspont, amely szerint ez az ügylet sem tekinthető fuvarozási szerződésnek és ezért önálló, külön szabályo-zást igénylő, sui generis ügylettel állunk szemben. A szer-ződés típusával kapcsolatos álláspontokra még visszatérünk, itt legfeljebb arra kell utalnunk, hogy az időbérleti és az utvonalbérleti szerződés közötti eltérések rendkívül viszonylagosak, másodlagos jelentőségűek és a típusba-sorolás szempontjaiként szolgáló jegyeket egyáltalán nem érintik. Erre utal e különbségeknek a gyakorlatban sokszor rendkívül nehezen kitapintható volta és az a körülmény, hogy egy sor olyan átmeneti formát is ismerünk, amelyek nehezen lennének egyik vagy másik csoportba sorolhatók. /Ide tartozik például az az igen gyakori eset, amikor a fuvarozó a szolgáltatásait egy meghatározott időtartamon keresztül nyújtja, a felek azonban az utvonalat, esetleg az utak számát is meghatározzák./

Ebbe a körbe tartozik, de már mutatja a további fej-lődés irányát az a módosítás, amelynél a fuvarozó nem a hajó-ja egészét, hanem annak csak egy meghatározott részét bocsát-ja a fuvaroztató rendelkezésére. A fuvaroztató beleszólá-si joga és kockázatviselési köre tovább sorvad, a felek

azonban még mindig elsősorban hajóteret és nem a fuvarozandó árut határozzák meg.

5. A tengeri fuvarozás gazdasági tevékenységének következő és egyben utolsó csoportja az u.n. vonalhajózás területe. A fuvareszköz tulajdonosa sem egész hajóját, sem annak egy részét nem "engedi át" a fuvaroztatónak, hanem egy meghatározott áru rendeltetési helyre juttatására vállal kötelezettséget. Magának a fuvareszköznek a működésével kapcsolatban a fuvaroztatónak semmifajta ellenőrzési és irányítási joga nincs, de -legalábbis elvileg- a vállalkozás kockázatainak viselésében sem köteles részt venni. A fuvareszköz szerepe háttérbe kerül, a felek a tiszta fuvarszolgáltatásra irányuló szerződésükben elsősorban a fuvarozandó árut határozzák meg. A tengeri fuvarozás egyik anakronizmusa, hogy a szerződésekben a felek általában a hajót is megjelölik, mégpedig olymódon, hogy a fuvarozó számára biztosítják a hajó tetszés szerinti helyettesítésének a jogát. E helyettesítés ugyanakkor itt sem kötelezettség, csak jog, ami az ügylet természetére figyelemmel nehezen érthető és a fuvarozók érdekeit szolgáló olyan hagyományok egyike, amelynek ma már semmi létjogosultsága sincs.<sup>15/</sup>

A vonalhajózás körében kötött, tulnyomórészt forgatható értékpapír, hajóraklevél által igazolt tengeri fuvarozási szerződések tehát a gazdasági tevékenységnek azt a formáját takarják, ahol a fuvarozó és a fuvaroztató személyi és funkcionális elválása a legtisztábban jelentkezik. Mindez nem jelenti azonban azt, hogy az elválási folyamat minőségileg új állomását ez a forma jelenti. Az áru továbbításában álló fuvarozási szolgáltatás ugyanis már a harmadik

csoportban említett ún. időbérleti szerződésben megjelenik és a valóságos, a szerződéstípus megkülönböztetésének alapjául szolgáló választóvonal - véleményünk szerint - a második és a harmadik csoport között húzódik. A harmadik, negyedik és ötödik csoport tehát ugyanannak a lényegnek másodlagos jelentőségű eltérésekkel színezett megjelenési formája és éppen ezért a gazdasági tevékenység kétségtelen eltérései csak az azonos típusba tartozó szerződésfajták egymástól történő elhatárolására adnak alapot.

Bár a fuvarozói és fuvaroztatói funkciók elválása történelmi folyamat eredménye, a csoportosítás ma is érvényes. A tengeri fuvarozási tevékenységnek tehát jelenleg is megtaláljuk valamennyi módozatát, sőt ezek sokszor egymással keveredve és együttesen is jelentkezhetnek. A tengeri hajózás gyakorlatában például széles körben előfordul, hogy a hajót időbérletbe vevő fuvaroztató nem árutulajdonos, hanem maga is fuvarozóként jelenik meg akár a negyedik, akár az ötödik csoportban említett tevékenységi forma felhasználásával. Mindez csak nehezíti az egyes tevékenységi formákra vonatkozó jogügyletek típusának meghatározásával kapcsolatos problémákat.

A tengeri fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó áruviszonyok jogi szabályozása több-kevesebb lemaradással követte ezeknek az áruviszonyoknak a kialakulását és fejlődését. Az egyszerű árutermelés megjelenésével a Mediterraneumban már évezredekkel ezelőtt megjelennek az önálló tengeri fuvarozási tevékenység csirái, annak ellenére, hogy fő tevékenységi formának a tőkés árutermelés megjelenéséig a fuvarozói és fuvaroztatói funkció egybeesése tekinthető. A babiloniai és főniciai emlékek arról tanuskodnak, hogy a tengeri hajós a keres-

kedőtől egyes esetekben már önállósult és tevékenysége jogi formát is kapott<sup>16/</sup>. Magától értetődik, hogy az áru- és pénzviszonyok viszonylag magas fejlődési szintjét elért ókori Rómában az árutulajdonosi és a fuvarszállítótulajdonosi minőség igen gyakran válik el egymástól és a tengeri fuvarozói szolgáltatásra irányuló sajátos áruviszony jogi tükrére - a római jog klasszikus intézményeinél sokkal tisztázatlanabb formában, - de megjelenik. A birodalom széthullása után az árucseréviszonyok átmeneti visszafejlődésével a kereskedői és a fuvarozói funkció részleges elkülönülése lényegében megszűnik, a tevékenység fő formája szinte kizárólagosan a saját fuvarszállítóval végzett fuvarozás. Az árutermelés és az áruviszonyok megélénkülésével azonban az évszázadokra elsorvadt önálló fuvarozói tevékenység a XII. században ismételtelen megjelenik. Nem véletlen, hogy az árucseréviszonyok és a tengeri kereskedelem felerősödésének nyomán ebből az időszakból származnak a jogi szabályozás első jelentősebb emlékei is.<sup>17/</sup>

A tőkés árutermelés megjelenése az elválási folyamatot befejezetté tette. A tengeri fuvarozási szerződés a vállalkozási típusú ügyletek körén belül megjelenő differenciált jogi forma, amely az egymástól elkülönült fuvaroztató és fuvarozó összekapcsolására szolgál, mint láttuk, a részletkérdések tekintetében különböző módok útján. A monopolkapitalizmus, közelebbről tőkekoncentráció ugyanakkor sajátos formában éleszti fel egyes területeken a fuvarozói és fuvaroztatói oldal eredeti egységét. Közismert, hogy egyes nagy multinacionális társaságok, elsősorban az olajmonopóliumok, saját tengeri flottával rendelkeznek, kikapcsolják az önálló fuvarozói tevékenységet és ezzel teszik teljessé uralmukat a termeléstől a felhasználásig terjedő egész folya-



mat felett. A fuvarozói tevékenységnek ez az abszorbeálása egyébként csak ténylegesen és gazdaságilag áll fenn, a jogi elkülönülés és ennek megfelelően az önálló jogi forma továbbra is megmarad. /A tipikus az, hogy e multinacionális vállalatok a tengeri fuvarozási tevékenység lebonyolítása céljából jogilag önálló, de tulajdonukban lévő vagy legalábbis ellenőrzésük alatt álló vállalatokat alapítanak, amelyekkel formailag fuvarozási szerződést kötnek. E szerződés azonban üres forma, mivel lényegi funkciója, az egymástól elkülönült árutulajdonosoknak a piacon történő összekapcsolása és ennek az áruviszonynak a jogi rendezése, lényegében megszűnt.<sup>18/</sup>

### 3. A tevékenység jogi formái.

a. / A szerződéstipizálás római jogi gyökerei.

A tengeri árutovábbítási tevékenység fentiekben áttekintett módozatainak jogi minősítése, az áruviszonyt tükröző szerződések típusának a meghatározása mind az elméletben, mind pedig a gyakorlatban nehézségeket vet fel és évszázadok óta tudományos vita tárgya. A tengeri fuvarozási tevékenység jogi szabályozásának történeti áttekintését természetesen mellőznünk kell, mégis éppen a tipizálási kérdések gyökerének a megvilágításához szükségesnek tűnik a római jog érintése. A római jogi megoldásnak ugyanis a jogtörténeti érdekességen túl elsősorban az ad jelentőséget, hogy a szerződéstípus meghatározásával kapcsolatos problémák kétségtelen összefüggést mutatnak a római jog tipizálási rendszerével.

Vékást idézzük, aki szerint a római jog "a különös megragadásával, a szerződéstípusok létrehozásával válaszolt a megélénkült gazdasági élet igényeire és a szerződéstípusokon keresztül kanalizálta a tipikus vagyoni mozgásokat.<sup>19/</sup>



Ennek eredményeként kialakult "az eljárásjogi burkukból kibomlóban lévő szerződésfajták zárt rendszere", azaz a római jog "csak az elismert típusokban adott segítséget az áruforgalom lebonyolításához."<sup>20/</sup> A római jog lényeges jellemzője tehát, hogy e jog a típus-kényszer nagymértékű oldása ellenére elvileg nem ismerte el a szerződést általános kötelemfakasztó tényként, "absztrakciós küszöbét" a szerződés típusaiban érte el. A típusok viszont - Vékás szerint - "a jogi típusalkotás klasszikus remekei, amit hosszú életük is jól mutat. Egyedül a locatio conductio bizonyult később hibás konstrukciónak."<sup>21/</sup>

Témánk szempontjából pedig éppen a locatio conductio egy mástól merőben eltérő gazdasági tartalmakat tükröző szerződéstípusának van különleges jelentősége. Egyetértünk azzal, hogy a római jog klasszikus szerződéstipizálási rendszerében a bérlet az egyetlen, amely valóban nem volt képes az áruviszony lényegének megragadására. Ennek oka, hogy a különös szintjén megtalált jogi forma, a típus, nem a gazdasági lényeg, hanem egy másodlagos, a lényeg szempontjából jelentéktelen, külső mozzanatot emelt ki, nevezetesen az átadás, elhelyezés /locare/ tényét. A bérlet a locatio conductio egy-  
sleges típusát csak a középkori jogtudomány bontotta fel a locatio conductio reire, locatio conductio operarumra és locatio conductio operisre.<sup>22/</sup> Ezek szerint a l.c.rei esetében a locator valamely dolgot ad át, amelyet a conductor "magával visz" /conducere/ és a bérlet időtartama alatt custodia-  
felelősséggel terhelten pénzszolgáltatás /merces/ ellenében használ. A l.c. operarumnál a locator mintegy magamagát állítja ki, adja át és a conductor a szabad bér munkással, illetve annak munkaerejével rendelkezik. A formai mozzanat típusalkotó tényné emelése talán még nyilvánvalóbb a l.c. operis,

tehát az ugyancsak a bérlet típusába sorolt vállalkozás esetében. Első pillanatban a rokonítás alapjának azt lehetne vélni, hogy a l.c. operarum mintájára az l.c.operis alapján a kötelezett a szolgáltatását, tehát a munkája eredményét adja át a jogosult megrendelőnek. A helyzet azonban éppen fordított, mivel az l.c.operis esetében a locator, tehát a bérbeadó a megrendelő és nem a vállalkozó, a római jog itt a vállalkozó részére történő dologátadást ragadja meg és teszi a szerződéstípusba sorolás alapjává. A megrendelő, tehát a konszenzuális ügylet alapján meghatározott dolog, anyag átadására, a másik fél pedig annak feldolgozására, valamely munkával elérhető eredmény előállítására köteles, mégpedig a locatio conductio valamennyi formájában jelenlévő, pénzben meghatározott díj, a merces ellenében.

Mivel a locatio conductio egységes és mint láttuk, hibás szerződéstípusán belül az egyes altípusokat csak később dolgozta ki a tudomány, és a három altípus elkülönítését maga a római jog nem ismerte, voltaképpen az a kérdésfeltevés is helytelen, hogy a tengeri fuvarozási szerződés a locatio conductio melyik kategóriájába tartozott. Hogy a tengeri fuvarozási szerződés, lett legyen szó az egész határozott időre, vagy egy vagy több meghatározott utra történő átadásáról vagy valamely meghatározott áru fuvarozásáról, /adataink szerint az antik Róma a saját fuvarszközzel végzett árutovábbítás mellett a tengeri fuvarozási tevékenység e módozatait ismerte, ha azok alkalmazása nem is tekinthető tipikusnak /a locatio conductio körébe tartozott, vitathatatlan. Ismeretes, hogy a tengeri fuvarozó, mint a locatio conductio conductora a fuvarozásra átvett áru megsemmisüléséért vagy sérüléséért a vétkeségtől független, objektív - custodia - felelősséggel tartozott, egészen a vis major határáig. /Receptum nautae,

cauponis et stabularii/. Mivel azonban a római jog a bérlet és a vállalkozás elhatárolásával adós maradt és a maga idejében a l.c. reit és a l.c.operist sem határozta el fogalmilag egymástól, a bérlet egységes típusán belül nem dolgozta ki a dologbérlet és az u.n. műbérlet /vállalkozás/ alkategóriáit, az alkategóriákba besorolás vitája csak jóval később merült fel először. Az u.n. hajóbérleti szerződés minősítésével először Labeo foglalkozott, föltéve a kérdést, hogy az ügyletben az l.c.navis /tehát rei/ vagy l.c.operis kötelelem elemei a tulnyomóak-e és válaszában lényegre, hogy a szerződésben mindkét kategória elemei jelen vannak, így az tehát sem bérletnek, sem pedig vállalkozásnak nem tekinthető.<sup>23/</sup>

A bérlet és a vállalkozás szerződéstípusát a jogtudomány, majd a törvénykönyvek egész sora már világosan elhatárolta egymástól, a római jog klasszikus szerződéstípuszálási rendszerének ez a tévedése tehát korrekciót kapott. A fogalmi elhatárolás tisztasága azonban nem jelenti a határesetek vagy legalábbis annak tűnő esetek teljes kiküszöbölését. A tengeri fuvarozási tevékenység egyes módozatainak jogi formája ezért a szerződéstípusok mai rendszerének kiépítése után is problematikus maradt és a mai napig vita folyik arról, hogy a fuvarszköznek meghatározott időre, ill. utra vagy utakra átengedése bérletnek, fuvarozásnak, azaz vállalkozási típusu eredménykötelelemnek, vagy egyik típus körébe sem vonható sui generis ügyletnek tekintendő-e. A vita beleilleszkedik a szerződéstípusok, a szerződési rendszer fejlődésével kapcsolatos általános kérdésekbe és az ezekbe történő mélyebb betekintés nélkül is látható az összefüggés, amely a tengeri fuvarozás jogi formáinak mikénti minősítése és a szerződéstípusok rendszerére és szerepére

re, valamint jelentőségére vonatkozó általános nézetek között fennáll.

b./ Szerződéstípusok a tételes jogokban

A tételes jogi szabályozások a tengeri fuvarozási tevékenység említett második, harmadik és negyedik módozatára vonatkozó jogi forma minősítésével és rendszerbeli elhelyezésével kapcsolatban változatos képet mutatnak. [A szemléltető célu és ezért csak korlátozott körű áttekintés rövidítése céljából ezuttal nem kezeljük elkülönítve a burzsoá és a szocialista jogtípusba tartozó jogokat, annál is inkább, hogy e kérdés megközelítésének eltérései csak az alkalmazott jogi technika körében csapódnak le.] A tengeri fuvarozási törvénykönyvek egy része a második módozatnak megfelelő jogügylettel, tehát a haszonbérleti szerződéssel egyáltalán nem foglalkozik. A német HGB "Seehandel" címet viselő IV.könyve, ugyszintén a lengyel és a görög tengerhajózási törvény a hajóra vonatkozó bérleti szerződésnek külön szabályozást nem ad, ami arra enged következtetni, hogy erre a "tisztá" bérleti ügyletre a bérleti szerződés típusára vonatkozó általános szabályok nyerne alkalmazást. Más törvénykönyvek, így a tengeri hajók foglalkoztatásával kapcsolatos szerződéseket szabályozó 1959.évi jugoszláv törvény, valamint az NDK-ban 1976-ban életbe lépett új tengerhajózási törvény /Seehandelschiffahrtsgesetz/ a hajók bérletére vonatkozó szerződéseket külön fejezetben szabályozzák, de egyben világosan elhatárolják azokat az említett harmadik és negyedik módozatnak jogi keretet adó u.n. "időbérleti" és "utvonalbérleti" szerződésektől. Hasonló a helyzet az 1942.évi olasz tengerhajózási törvényben /Codice della Navigazione/, amely a tiszta hajóbérletet /locazione/ elkülöníti mind a harmadik és negyedik módozat jogi formájától /noleggio/, mind

pedig az ötödik módozatra vonatkozó szerződéstől /transporto/, valamint az 1966.évi, a Code de Commerce vonatkozó részét módosító 420.sz. francia törvényben, amely Rodiere alábbiakban még érintett álláspontját tükrözve a hajóbérleti szerződésnek három fajtáját különbözteti meg, és pedig a haszonbérletet, /affretement "coque nue"/, az időbérletet, /affretement "a temps"/ és az utvonalbérletet /affretement "au voyage"/ és mindezeket önálló rendszerben, elkülönítve és eltérő tartalommal szabályozza. <sup>24/</sup>

Az említett harmadik módozat jogi formáját tehát az u.n. "időbérleti" szerződést a HGB, a jugoszláv törvény, az egységes skandináv tengerhajózási törvény és a spanyol Código Comercio egységesen kezeli a negyedik és ötödik módozat jogi formájával és ez a szóhasználat bizonytalanságai ellenére arra enged következtetni, hogy ezek a szabályozások lényegében mindhárom szerződést fuvarozási szerződésnek tekintti. <sup>25/</sup> A szovjet, a lengyel tengerhajózási törvény, ugyancsak az NDK említett jogszabálya az időbérleti szerződést szerkezetileg elkülönített fejezetben szabályozza. A Seehandelschiffahrtsgesetz és a lengyel tengerhajózási törvény az időbérletet mint a fuvarozási szerződés egy változatát határozza meg, a részletes szabályokat azonban külön fejezet tartalmazza. <sup>26/</sup> A szovjet törvény viszont az időbérletet bérleti /haszonbérleti/ szerződésként szabályozza, amelynek alapján a bérlő /arendator/ megszerzi a hajó birtoklásának és használatának jogát és a bérlet tárgyát belátása szerint áruk fuvarozására vagy egyéb célra /tudományos, oktatási, sport/ használja fel. <sup>27/</sup>

A fentiekből már kitűnik, hogy a negyedik és ötödik mó-



dozattal kapcsolatos ügyleteket a HGB, az NDK említett jogszabálya, a szovjet, a lengyel, a jugoszláv, a spanyol és a skandináv törvények egyaránt egységesen szabályozzák, azokat tehát a fuvarozási szerződés változatainak tekintik. Az egységes megközelítés a szovjet tengerhajózási törvényben a legerősebb, ahol nemcsak a rendszer egységes, hanem a felek jogainak, kötelezettségeinek és felelőségének az érdemi szabályozása is. Eltérő a megközelítés - mint láttuk - az olasz és a francia szabályozásokban, amelyek az "utvonalbérleti" szerződést is elhatárolják az ötödik módozat jogi formájától, azaz csak ezt az utóbbit tekintik fuvarozási szerződésnek. /Rodiere felfogásának éppen az a lényege, hogy mind az idő- mind pedig az utvonalbérleti szerződés alapvetően eltér a voltaképpen fuvarozási szerződéstől és ennek megfelelően azokat a jogszabály rendszerében elkülönítve és önállóan kell szabályozni./ A holland és a görög szabályozás látszólag ezt a felfogást követi, amennyiben a tengeri hajó hasznosításával kapcsolatos szerződéseket az egész hajó átengedésére vonatkozó és a fuvarozási szerződések kategóriáira bontja<sup>28/</sup>, a szóhasználat azonban félrevezető, mivel a fogalommeghatározást követő szabályok már mindkét szerződésfajta-ra vonatkozóan azonosak.

A fentiekben röviden vázolt eltérések lényege tehát abban foglalható össze, hogy a szabályozások nagyobb része egységesen fuvarozási szerződésnek tekinti a hajó egészének átengedésére irányuló és a meghatározott áru fuvarozására irányuló ügyleteket, más részük viszont az alapvető választóvonalat a negyedik és az ötödik módozat közé emeli és az ötödik módozat körébe eső, tehát a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó ügyleteken kívüli szerződéseket mint a hajóbérlet különböző fajtáit szabályozza. További eltérésekre vezet

az "időbérleti" szerződés mikénti minősítése is, mivel ezt a szabályozások egy része sui generis ügyletnek, ill. bérletnek tekinti, más részük viszont ezt is besorolja a fuvarozási szerződés kategóriájába.

c./ Elmélet és bírói gyakorlat

A fentiekben érintett törvényi szabályozások kategóriái logikailag csoportosíthatók ugyan, de e kategóriák gyakorlatban történő alkalmazása igen sok nehézséget vet fel, amelyben e szabályozások jórészenek kevéssé egyértelmű volta is szerepet játszik. A tengeri hajó hasznosításával kapcsolatos jogügyletek minősítése és az egyes, eltérő rendszerben felépített törvényi kategóriákba való besorolása végső soron az adott konkrét szerződés típusának és ehhez szükséges kritériumoknak a meghatározása ezért régóta vitatott témája az elméletnek és az eltérő jogkövetkezmények miatt fontos problémája a gyakorlatnak.

Nem tekinthető véletlennek, hogy a tengeri fuvarozási tevékenység jogformáival kapcsolatos tipizálási problémák legjobban a német irodalmat foglalkoztatják. Egyrészt a római jogot recipiáló német jog tulajdonított, érthető módon a legnagyobb jelentőséget a szerződési rendszer hagyományos építő elemeinek, a szerződéstípusoknak, és ezen a szerződés általános kötelező erejének az elismerése, a szerződési szabadságnak a szerződéstípusok fölé helyezése, majd később a vegyes szerződések megjelenése, és különböző elméleti alapokon történő elismerése alapján véve nem változtatott.<sup>29/</sup> Másrészt, mint láttuk, a HGB adós maradt a tengeri fuvarozási tevékenység jogi formáinak egyértelmű és világos meghatározásával és szabályozásával, ami viszont a bírói gyakorlatot állította az egyes konkrét ügyletek mi-

kénti minősítésének sokszor nehéz problémája elé.

A német tengerhajózási jogi irodalomban általánosnak tekinthető az az álláspont, amely szerint az egész hajó vagy annak meghatározott részének egy vagy több utra történő átengedése, tehát az u.n. Raumfrachtvertrag, éppen egy fuvarozási szerződésnek minősül, mint a meghatározott áru továbbítására irányuló szerződés. A szerzők helyesen mutatnak rá arra, hogy a hajótulajdonos által nyújtott fő szolgáltatás ebben az esetben is az áru továbbítása, annak a rendeltetési helyre juttatása és ehhez képest alárendelt mozzanat az, hogy a felek a szerződés tárgyaként első helyen a szolgáltatás eszközt, a fuvareszközt, vagy a fuvarozandó árut jelölik meg.<sup>30/</sup> A HGB egyébként ezt a két szerződésfajtát egységes rendszerben szabályozza, az egyetlen lényeges különbség az, hogy a 663.§ feloldja a Raumfrachtvertrag tekintetében a fuvarozó kötelezettségeivel és felelősségével kapcsolatos egy sor rendelkezéshez, a 662.§ által fűzött kötelező hatályt. Lényegesen nehezebb a kérdés az u.n. Zeitcharter esetében, amelyet mint láttuk, a HGB nem emel ki külön, mint a Raumfrachtvertrag egyik változatát. A Zeitcharter tehát egyaránt rejthet fuvarozási szerződésnek minősülő Raumfrachtvertraget és a BGB szabályai alá első bérleti szerződést.

A vállalkozási típusu fuvarozás és a bérlet elhatárolásának alapja első megközelítésben az, hogy a fuvarozási szerződés középpontjában az árutovábbítási tevékenység kifejtése és ennek eredménye, a fuvarozott áru rendeltetési helyen történő kiszolgáltatása áll, a bérleti szerződés meghatározó szolgáltatása viszont valamely dolognak a szerződő fél birtokába és használatába adása. A konkrét szerződések minősí-

tésének kiindulópontja ezért a szerzők többségének véleménye szerint az kell legyen, hogy a hajótulajdonos megválik-e a hajó birtoklásától, azaz átadja-e, átengedi-e azt a vele szerződő félnek, vagy éppen ellenkezően, megtartja a birtoklás és használat jogát és maga nyújtja a fuvarozási szolgáltatást. A gyakorlatban azonban éppen a birtoklás átadásának vagy megtartásának a megítélése a legnehezebb feladat. Mint láttuk, az időbérleti szerződés alapján a hajózással kapcsolatos irányítási jog és hatáskör a hajótulajdonost, a kereskedelmi kérdésekkel összefüggő döntési jog pedig a hajóbérlőt illeti. A kereskedelmi irányítás átadásának leggyakoribb formája a szerződésbe felvett u.n. "employment clause" amelynek lényege, hogy a kapitány és a személyzet a hajó kereskedelmi foglalkoztatása tekintetében a hajóbérlő irányítása alatt áll.<sup>31/</sup> Prüssmann szerint az ilyen "employment clause"-zal ellátott időbérleti szerződések vegyes szerződésnek tekintendők, amelyben egyaránt megtalálhatók a vállalkozási szerződés /Werkvertrag/ és a bérleti szerződés elemei. Az általa javasolt megoldás az abszorpciós elméletből indul ki, mivel meghatározó jellegűnek a vállalkozási szerződési elemeket tekinti és ennek megfelelően a vállalkozási típusu fuvarozási szerződésre, ezen belül a Raumfrachtvertragra vonatkozó szabályok alkalmazását tartja helyesnek.<sup>32/</sup> Hasonló az álláspontja Lorenz-Meyernek is, aki szerint a tiszta bérleti szerződés és a Zeitcharter között lényegesen nagyobb a különbség, mint a Zeitcharter és az "utvonalbérlet" között, ezért analogia útján a Zeitcharterre a Raumfrachtvertrag szabályait kell alkalmazni.<sup>33/</sup> Ezt az álláspontot tükrözi a Bundesgerichtshof 1957-ben hozott ítélete is, az egyik leggyakrabban használatos időbérleti standard-szerződéssel /Uniform Time Charter/ kapcsolatban, amikor a szerződésben nem szabályozott kérdésekben a HGB

Raumfrachtvertragra vonatkozó rendelkezéseit tekintette irányadónak.<sup>34/</sup>

Ugyanakkor van a német irodalomban olyan nézet is, amely a birtoklás megtartását, ill. átadását sem tekinti a minősítés meghatározó szempontjának. Abraham álláspontja szerint bár a birtoklás átadása a szerződést minden esetben bérletté avatja, önmagában a birtoklás megtartásából nem lehet feltétlenül az ügylet fuvarozási típusára következtetni. Véleménye szerint az a döntő, hogy ki nyújtja a tényleges fuvarozási szolgáltatást, nevezetesen a hajó tulajdonosa-e vagy pedig az u.n. Zeitcharterer. Fuvarozási szerződésnek az ügylet tehát csak akkor minősülhet, ha a teljesítési eredményt /"Leistungserfolg"/ maga a hajótulajdonos igéri és a Zeitcharterer további harmadik személyek felé hasonló teljesítési eredmény szolgáltatására nem vállal kötelezettséget. Az utóbbi esetben Abraham szerint nem fuvarozási, hanem bérleti szerződéssel állunk szemben.<sup>35/</sup> A kiindulópont helyes magja ellenére nézetünk szerint ez az álláspont nem oldhatja meg a kérdést. Az kétségtelen, hogy a hajótulajdonos és Zeitcharterer közötti szerződés minősítésénél e szerződés tartalmából, a hajótulajdonos által nyújtott szolgáltatás gazdasági lényegéből kell kiindulni, a Zeitcharterer és a harmadik személyek közötti létrejövő szerződéseknek, a hajó foglalkoztatásával kapcsolatos jogviszonyok szerkezetének azonban meghatározó szerepe nem lehet. Annak ugyanis nem lehet akadálya, hogy a hajótulajdonos fuvarozási szolgáltatás teljesítésére vállal kötelezettséget a Zeitcharterer felé, ez utóbbi pedig ezt a szolgáltatást mintegy továbbadja, azaz maga is fuvarozóként köt további fuvarozási szerződéseket. E kettős minőség jelentkezése egyébként gyakori, mégpedig nemcsak az "időbérlet", ha-



nem az "utvonalbérlet" esetében is, mivel a szolgáltatás továbbítására ugyanugy nincs általános tilalom, mint pl. arra, hogy a vételi ügylet vevője ugyanarra az árura vonatkozóan időbeli eltérés nélkül kössön eladói minőségben vételi szerződést. Éppen ezért csak az első szerződés tartalmából kell kiindulni és azt kell vizsgálni, hogy ennek alapján a hajótulajdonos fő-kötelezettsége a hajó feletti birtoklási és használati jog átadására, vagy fuvarozási szolgáltatások nyújtására irányult-e.

A francia jogtudomány álláspontja a tengeri fuvarozási tevékenységgel kapcsolatos szerződések tipizálása tekintetében az elmúlt években jelentős fordulatot vett. A tengerhajózási jog kiemelkedő művelőjének, Ripertnek az egymást követően több módosított kiadásban megjelenő alapvető művében<sup>36/</sup> elfoglalt álláspontja szerint a hajó hasznosításával kapcsolatos szerződések alapvetően fuvarozási szerződésnek tekintendők és az ezzel kapcsolatos félreértések és viták szerinte döntően az Ordonnance de la Marine téves, bérletre utaló kifejezéseire és ennek nyomán a Code de Commerce fogalmazásbeli bizonytalanságaira vezethetők vissza. Chauveau álláspontja e nézettől már gyökeresen eltér, mivel szerinte az u.n. time charter semmi esetre sem tekinthető fuvarozási szerződésnek. A szerződés ugyanis alapvetően egy megfelelő állapotú hajó használatának meghatározott időre történő átengedésére irányul és ezen az sem változtat, hogy a hajótulajdonos biztosítja a személyzetet és annak szolgáltatásait is. Ez pedig azt jelenti, hogy a szerződésnek a bérleti, közelebbről a haszonbérleti szerződéssel kell azonos jogi megítélést élveznie. /Droit d'usage conventionel, Code Civil 625.cikk/.<sup>37/</sup> Az utvonalbérleti szerződést viszont Chauveau vegyes szerződésnek tartja, amelyben a dologbérlet

és a "szolgáltatások bérlete" /louage de service/ keveredik.<sup>38/</sup> Az utvonalbérleti szerződést a vállalkozási és bérleti mozzanatok sajátos szövevényének, "contrat de location transport"-nak tekintő és egyes bírói döntésekben is követett felfogásban tehát napvilágra bukkan a locatio conductio eredeti tipizálási zavara. E felfogás ugyanis az ügyletet végső soron a locatio conductio absztrakciós szintjén helyezi el, a később kidolgozott, már a szolgáltatás gazdasági lényegén alapuló, tehát a voltaképpeni szerződéstípusokat kifejező alkategóriák, a l.c.rei és a l.c.operis, tehát a dologbérlet és a vállalkozás közötti elhatárolás nehézségeit pedig a vegyes szerződés általános gyógyeszközével véli megoldani, anélkül természetesen, hogy a gyakorlat szempontjából elsősorban lényeges jogkövetkezmények szempontjából megmutatná a járható utat. A változatos képet nyújtó elméleti állásfoglalások és a bírói gyakorlat ennek megfelelő bizonytalanságai<sup>39/</sup> nyomán dolgozta ki Rodiere azt az álláspontot, amely szerint tengeri fuvarozási szerződésnek kizárólag a meghatározott áru továbbítására irányuló /általában forgatható értékpapírral, hajóraklevéllel igazolt/ ügylet tekinthető. Az u.n. "contrat d'affretement", akár legénység nélküli átadásról, akár a felszerelt hajó meghatározott időre történő átadásáról, akár pedig egy vagy több utra történő átadásáról van szó, önálló, sui generis ügylet, amelyet ennek megfelelően önállóan kell szabályozni. Rodiere szerint a két szerződés "absolument dissemblables", bennük semmi közös elem nincs. Az u.n. affretement a hajóra vonatkozik, a fuvarozási szerződés pedig az árura, az első esetben a hajótulajdonos nem az áru továbbítására, hanem arra vállal kötelezettséget, hogy hajóját a hajóbérlő rendelkezésére bocsátja, azaz nem veszi birtokba az árut, és nem ígér semmiféle, a tevékenysége következtében előálló eredményt.

rodriere véleménye szerint a tengeri fuvarozás jogával kapcsolatos elméleti és gyakorlati problémák tulnyomó többsége, így pl. a felelősségi rendszer kialakításával kapcsolatos viták, azzal függenek össze, hogy az elmélet évszázadokon keresztül nem ismerte fel a két önálló szerződéstípus alapvető és lényegi eltérését és ennek megfelelően sem a jogalkotás, sem pedig a jogalkalmazás nem vonta le az ebből eredő következtetéseket.<sup>40/</sup> A következtetések levonása Rodiere részéről a francia törvényhozásban 1966-ban, mint láttuk, megtörtént. Rodiere, mint a törvény atyja és megfogalmazója, egyértelműen keresztülvitte elméleti álláspontját, amit már a törvény címe is tükröz /Loi sur les contrats d' affretement et de transport maritimes/. A törvény a két szerződést szerkezetileg is elkülönítve szabályozza, és a hajóbérlet mindhárom változatára vonatkozó egységes fogalommeghatározás pedig kifejezésre juttatja, hogy a szerződés nem más, mint egy meghatározott hajónak a hajóbérelő rendelkezésére bocsátása.

Pusztán elméleti szempontból Rodiere nézete és az annak megfelelő francia törvény talán valóban tisztább képet teremt, a saját rendszerén belül logikus elméleti koncepció azonban homlokegyenest ellenkezik a nemzetközi tengeri fuvarozás gyakorlatával. Az "utvonalbérleti" szerződéseknel, de az "időbérleti" szerződések többségénél is a hajótulajdonos a sokszor félrevezető szóhasználat ellenére igenis, a birtokába veszi az árut és korántsem a hajó birtoklásának és használatának a rendelkezésre bocsátására, hanem meghatározott tevékenység kifejtésére, a fuvarozásra átvett áru továbbítására vállal kötelezettséget. Különös, hogy Rodiere nem látja a közös elemek tulnyomó sokaságát, amely egybefűzi az egész hajó átengedésére vonatkozó szerződést a meghatározott

áru továbbítására vonatkozó szerződéssel. A nemzetközi jog-egységesítés szempontjából egyébként - mint még látni fogjuk - e francia álláspont követése rendkívül káros lehet, mivel a tengeri fuvarozási szerződések igen jelentős csoportjának e szerződések köréből való kirekesztése azt jelentené, hogy ennél a csoportnál a jogok és kötelezettségek gyökerében eltérő meghatározására, a felelősség szabályozásának minőségileg eltérő megközelítésére van szükség, és egyben nincsenek meg azok a nyomós szempontok, amelyek a fuvaroztatók érdekvédelme céljából a nemzetközi szintű, részben kogens szabályok megalkotását indokolják.

A tengeri fuvarozással kapcsolatos jogügyletek minősítésének és elhatárolásának kérdései merőben más megközelítésben vetődnek fel az angol jogban. Ennek háttérében itt is a jogfejlődés általános sajátosságai állnak, közelebbről az, hogy az általános szerződésfogalomhoz és a szerződés-szegések általános szankcionálásához korábban érkező angol jog a kontinentális jogrendszerek szerződéstipizálási rendszerét lényegében nem ismeri.<sup>41/</sup> A szerződéstipizálás hiányának okaira, ennek a kodifikáció elmaradásával való összefüggésére világít rá Vékás, aki többek között megállapítja, hogy a "common law szerződési jogának nem egy fogalmi absztrakciója a kodifikációt nehezítő átfedések hordozója."<sup>42/</sup> Az angol jogban, mint ismeretes, kialakultak ugyan a kétoldalu jogügyletek széles csoportjai, mint a vétel, a letét, a megbízás és ezek alcsoportjai, például a letéten belül a bérlet, fuvarozás stb, e kategóriák azonban sem a csoportosítás alapjául szolgáló kritériumok, sem pedig a csoportosítás funkciói és jelentősége szempontjából nem azonosíthatók a kontinentális szerződési rendszerek és kodifikáció építőelemeivel, a szerződéstípusokkal.

Mindez nem jelenti azt, hogy angol birói gyakorlat és elmélet nem állít fel az egyes ügyletek minősítésére és elhatárolására szolgáló kritériumokat. E szempontok kidolgozása azonban nem torkollik a szerződéstipizálás általános problémakörébe és pusztán az egyes jogügyletek egymástól való elhatárolásának, az egyes csoportok és alcsoportok határai kirajzolásának a gyakorlati szempontjait szolgálja. Kodifikáció hiányában nyilván nem merül fel pl. az a kérdés, hogy a tengeri fuvarozási tevékenység egyik vagy másik jogi formáját egyik vagy másik szerződéscsoporthoz kapcsolják és ezzel törvényhozási szinten döntsék el az adott ügylet típusba vagy pontosabban csoportba tartozásának a kérdését. Az angol birói gyakorlat mindenesetre a gyakorlati igényeknek megfelelő meglehetősen világossággal tisztázta a bérleti és a fuvarozási szerződések elhatárolásának szempontjait. A minősítés próbája, hogy a hajó felett a tényleges birtokot és ellenőrzést /"actual possession and control"/ ki gyakorolja.<sup>43/</sup> A hajó feletti birtok és ellenőrzés átadása természetesen a szerződéstől, tehát a felek akaratától függ, amelyre vonatkozóan elsősorban abból a külső körülményből kell következtetni, hogy a hajó személyezte kinek az alkalmazásában áll. Ha a személyzet nem a hajótulajdonos alkalmazottja, a common law-nak a bérletre vonatkozó általános szabályai alá eső "charter by demise"-ről, ellenkező esetben pedig a tengeri fuvarozási szerződés /contract of carriage of goods by sea"/ valamelyik változatáról van szó.<sup>44/</sup> Ezek szerint tehát az angol felfogás szerint mind az időbérleti, /time charter party/, mind az utvonalbérleti /voyage charter party/, mind pedig a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó szerződés fuvarozási szerződésnek minősül. /Nem változtat ezen a time charter party-ban általában szereplő említett "employment clause" sem./ A legújabb irodalom már rámutat egyébként arra is, hogy a gyakorlat utóbbi fejleményei



következtében egyre jobban elhomályosodik az időbérleti és utvonalbérleti szerződések közötti határvonal<sup>45/</sup> és ez ismételten aláhuzza, hogy a jogkövetkezmények szempontjából meghatározó jellegű határ az angol felfogás szerint a tengeri fuvarozási tevékenység említett második módozatának megfelelő bérlet /hire/ és a harmadik, negyedik és ötödik módozatot a részleteket érintő eltérésekkel tükröző fuvarozási szerződés alcsoportja között húzódik.

Tanulságos egy pillantást vetni a tengeri fuvarozással kapcsolatos szerződések jogi természetével és az ezzel kapcsolatos elhatárolási kérdésekre vonatkozó jelenlegi skandináv álláspontokra. A tengeri fuvarozás jogának egyik legismertebb művelője, Ramberg, jó esetben extravagánsnak, rosszabb esetben pedig félrevezetőnek itéli az ügyletek jogi természetével kapcsolatos elmélkedést.<sup>46/</sup> Véleménye szerint a szerződéseket kizárólag úgy kell vizsgálni, ahogy azok a gyakorlati életben megjelennek, és semmi szükség nincs azok jogi természetének, típusának analizálására. Az egységes, tehát a gyakorlatban adott jogügyletek egy előre meghatározott körét átfogó koncepció kialakítása kifejezetten káros, mivel gátolja a bírót a konkrét esetre vonatkozó helyes megoldások megtalálásában, amely úgy történik, hogy az adott körülményeknek megfelelően, a bíró által szükségesnek tartott mértékben a különböző szerződéstípusokra vonatkozó szabályokat lehet alkalmazni. A bírói szabadság biztosításának feltétele viszont, hogy pl. az időbérleti szerződést ne soroljuk be egyik szerződéstípus körébe sem, és a joggyakorlatra bízuk, hogy melyik konkrét ügyletre melyik szerződéstípus mely szabályait látja megfelelőnek alkalmazni.

Nem nehéz felfedezni azt a szoros összefüggést, amely

Ramberg felfogása és a szerződések rendszerére, a szerződés-típusokra vonatkozó általános skandináv nézetek között fennáll. A hagyományos szerződéstípusok rendszerének létjogosultságát megkérdőjelező, gyakorlati, pragmatikus szempontokon alapuló skandináv felfogásoknak éppen az a lényege, hogy a bíró számára lehetővé kell tenni a szerződéstípusok közé emelt hagyományos válaszfalak lebontását. Ennek egyik módja, hogy a szerződéstípusoknál, szűkebb keresztmetszetű kategóriákat alakítsunk ki, amelyek az életviszonyokat az egyes irányába eltölt, az egyeshez közelebb álló különös szintjén tükrözik vissza, azaz az absztrakció alacsonyabb szintjén állnak.<sup>47/</sup> A hagyományos szerződéstípus elveszti jelentőségét, mivel a bíró nem a típus megragadásán keresztül jut el a jogkövetkezményekhez, hanem éppen ellenkezőleg, a számbajöhető jogkövetkezmények mérlegelése után jut el egyik vagy másik szerződéstípus szabályainak alkalmazásához. A felek akaratának megfelelő jogkövetkezmények megtalálását nem gátolhatja, hogy a bírónak több különböző szerződéstípusból kell merítenie. A hangsúly tehát a helyes és adekvát jogkövetkezmények meghatározásán van és ehhez képest másodlagos annak a jelentősége, hogy a bírónak jogkövetkezmények érvényesítéséhez szükséges normákat különböző szerződéstípusok szabályaiban találja meg. E felfogás érvényrejuttatása a tengeri fuvarozással kapcsolatos szerződések esetében azt jelenti, hogy sem az elméletnek, sem pedig a bíróságnak nem kell például azzal foglalkoznia, hogy az időbérleti szerződés vajon bérleti vagy fuvarozási szerződés-e. Az időbérleti szerződés egyik szerződéstípus körébe sem sorolható, olyan sajátos szűkebb kategóriát jelöl, amelyre vonatkozóan a jogkövetkezményeket a bírónak esetenként, szükség esetén különböző szerződéstípusok szabályaiból meritve kell meghatároznia, anélkül, hogy őt ebben a hagyományos szerződéstípusok merev rendszere akadályozná.

A tengeri fuvarozással kapcsolatos szerződések tipizálására vonatkozó nézetek vázlatos áttekintése során már előre jeleztük saját felfogásunkat is. Ennek kiindulópontja, hogy az adott szerződés típusának meghatározásánál a jogügylet alapjául szolgáló gazdasági tevékenységet és ennek megfelelően a szerződés mögött álló gazdasági tartalmát és funkciót kell irányadónak tekintenünk. A tipizálás tehát alapvetően a szolgáltatás gazdasági jellegén és funkcióján alapul.<sup>48/</sup> A szerződés alapjául szolgáló gazdasági tevékenység lényege, hogy az áru megváltoztassa helyét, azaz a feladási kikötőből a rendeltetési kikötőbe érkezzen. Az áru továbbítása, mint a szerződéstípus lényegét meghatározó szolgáltatás kap jogi formát a fuvarozó főkötelezettségében, amely nem más, mint a fuvarozásra átvett áru rendeltetési helyre juttatása. E főkötelezettséghez csak mellékkötelezettségeként kapcsolódnak az egyéb szolgáltatások, pl. a fuvareszköz egészének vagy meghatározott részének a fuvaroztató részére történő átengedése, amelyek eszközként szolgálják a fuvarozási szerződés alapján megvalósítandó célt. Az időbérleti szerződések tulnyomó többségében és az utvonalbérleti szerződésben a hajótulajdonos nem mond le a hajó birtoklásának és használatának/jogáról, a hagyományosan alkalmazott átengedés, ill. rendelkezésre bocsátás szavak mindössze annyit jelentenek, hogy a tulajdonos a fuvaroztató számára lehetővé teszi, hogy áruját a fuvareszközbe rakja. Ha a főkötelezettség az árutovábbítás, a szerződés közvetlen tárgya az e kötelezettséget realizáló magatartás, a közvetett tárgy pedig, - függetlenül a szerződések változatos képet mutató megfogalmazásától - a fuvarozandó áru, még akkor is, ha a felek az esetek tulnyomó többségében egyedileg megjelölik a kötelezettség teljesítéséhez szükséges eszközt, azaz azt a hajót, amellyel az áru fuvarozását le kell bonyolítani.

A "hajóbérleti" szerződés" tehát csak abban a ritka változatában minősíthető valóságos bérleti szerződésnek, amikor a tulajdonos személyzet nélkül, a birtoklás és a használat jogának a szerződő félre ruházásával bocsátja hajóját annak rendelkezésére. Fuvarozási szolgáltatás teljesítését ebben az esetben nem igéri és a hajóbérelő belátásától függ, hogy a fuvarszközt hogyan s miként használja fel, azt milyen gazdasági cél szolgálatába állítja. A hajóbérleti szerződés minden egyéb változata azonban nem bérleti, hanem fuvarozási szerződésnek tekintendő és ebből a szempontból alárendelt szerepet játszik, hogy a hajótérnek a fuvaroztató rendelkezésére bocsátása meghatározott időre vagy ut/ak/ra történt-e, vagy a fuvarozó egy meghatározott áru továbbítását vállalta-e el. Mindezek alapján az időbérleti és az utvonalbérleti szerződést a felek megállapodásával létrejött és az u.n. charter partyval igazolt olyan fuvarozási szerződésként határozhatjuk meg, amelynek értelmében a fuvarozó teljes hajójával vagy annak egy meghatározott részével teljesíti kötelezettségét, azaz juttatja rendeltetési helyére a fuvarozásra átvett árut.

d./ Spekuláció vagy a gyakorlat követelte tudományos válasz ?

A tengeri fuvarozással kapcsolatos szerződések típusának vizsgálata Ramberg szerint, mint láttuk, olyan elméleti. spekuláció, amely nemcsak nem nyújt a gyakorlatnak segítséget, hanem káros következményekhez is vezet. E nézet mindenekelőtt azt hagyja figyelmen kívül, hogy valamely szerződés típusának a meghatározása különleges gyakorlati jelentőséggel bír annak a modellnek a megtalálása szempontjából, amelyet a törvényhozó az adott altípus /pl. idő- vagy utvonalbérleti szerződés/ szabályainak a meghatározásánál alapul fog venni. Világos,

hogy a szerződésre vonatkozó szabályok a jogalkotás szintjén másként alakulnak, pl. a felek közötti kockázat megosztásának vagy a felelősségnek a kérdésében, attól függően, hogy az adott altipus szabályait a bérlet vagy a vállalkozási típusu fuvarozás modelljének alapján építjük fel. /Rodiere nyomán az 1966. évi francia törvény a contrat d'affretement egyik változatát sem tekinti fuvarozási szerződésnek. Ezzel áll összhangban, hogy az említett törvény a hajótulajdonos felelősségét nem pozitív, hanem negatív megközelítésben szabályozza, azaz ki mondja, hogy a hajótulajdonos nem felel, ha eleget tett a szerződésből fakadó kötelezettségeinek, vagy ha nem a kötelezettségszegés okozta a kárt./

A jogalkotás modelljével kapcsolatos szempontok különleges hangsúlyt kapnak a nemzetközi jogegységesítés fényében. A tevékenység önmagából adódó nemzetközi jellege nemzetközi szintű szabályozást kíván, az egységes jog megteremtésének reális szükségletét azonban a jogfejlődés eddig csak részben elégítette ki, mégpedig a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó szerződések területén, azok tartalmának részleges szabályozása útján. Az u.n. hajóbérleti szerződések jelenleg kizárólag az alkalmazandó nemzeti jog uralma alatt állnak és a tervezett jogegységesítési munkálatok során az egységes szabályok tartalmának és az e területen különleges jelentőséggel bíró kognitív körének a meghatározásánál természetesen fontos szerepet játszanak majd e szerződéstipizálással kapcsolatos különböző felfogások.

A szerződéstipizálásnak azonban nemcsak a tengeri fuvarozási szerződések egyes változataira vonatkozó nemzetközi szintű és részben kötelező hatályú szabályok megalkotása szempontjából van jelentősége. Továbbra is fennállnak ugyanis az első-



sorban a jogalkalmazás körében felmerülő hagyományos és éppen gyakorlati megközelítésben nem elhanyagolható szempontok, amelyek az egyes szerződéstípusok elhatárolását és az egyes konkrét ügyletek meghatározott szerződéstípusba sorolását szükségessé teszik. Mindenekelőtt a kogens szabályok jelentőségére és széleskörű alkalmazására kell utalnunk, amely kogenciát a fuvaroztató érdekvédelme teszi - elsősorban az adhéziós szerződések körében - feltétlenül szükségessé. Egy meghatározott szerződéstípusra vonatkozó szabályok kogens hatálya minőségileg magasabb szintre emeli a szerződéstípusok jelentőségét, mivel közvetlen, automatikus és kényszerű kapcsolatot teremt egy konkrét ügylet tényállása és a meghatározott típus alkalmazásából fakadó jogkövetkezmények között.<sup>49/</sup> Nem közömbös tehát, hogy ezek a kogens szabályok a tengeri árutovábbítással kapcsolatos ügyletek mely körére alkalmazandók, még akkor sem, ha jelenleg e kogens rendelkezések a legtöbb jogrendszerben - a Brüsszeli Egyezmény alapján - csak a meghatározott áru fuvarozására irányuló, hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződést érintik. /Kivételt jelent ebben a tekintetben a szovjet, a jugoszláv, a görög és a holland tengerhajózási törvény, amely a tengeri fuvarozó árukárokért fennálló felelősségi szabályok kötelező hatályát az utv malbérleti szerződésekre nézve is fenntartja./

A szerződéstípusizálás jelentősége azonban a kogencia körén kívül és attól függetlenül sem tagadható. A felek szerződéses kikötései és az adott változatra vonatkozó törvényi szabályozás hiányában ugyanis a szerződések általános szabályait megelőzően a bírónak egy meghatározott szerződéstípus különös, de az általánosítás magasabb fokán álló szabályaihoz kell nyulnia. Ez a lehetőség elsősorban azokban a jogrendszerekben válik a jogalkalmazás valóságos problémájává, ahol

a tengeri árutovábbítással kapcsolatos ügyletek egyes változatait nem rendezik kimerítő és részletes szabályok. Különös élességgel jelentkezik ez a kérdés azokban a jogokban, ahol az egyes változatok szabályozása teljes egészében hiányzik. Ez a helyzet pl. a magyar jogban, ahol csak a meghatározott áru fuvarozására irányuló, hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozóan van a Brüsszeli Egyezmény bejegyzése következtében részleges törvényi szabályozás, az "utvonalbérleti" és az "időbérleti" szerződés intézménye azonban a jogalkotásunkban teljesen ismeretlen. A jogalkalmazónak kell tehát eldöntenie, hogy a bérlet vagy a fuvarozás szabályait alkalmazza-e, a jogkövetkezmények pedig a felelősségtől a dolog fenntartásával járó kiadások viseléséig eltérően alakulnak.<sup>50/</sup> /A probléma élén az enyhít valamelyest, hogy a felek a felelősséggel kapcsolatos legfontosabb kérdéseket általában a szerződésükben rendezik./

A nem kimerítő jelleggel felsorolt szempontok annak alátámasztására szolgáltak, hogy a tengeri árutovábbítással kapcsolatos ügyletek tipizálása a legkevésbé sem tekinthető a gyakorlat számára felesleges elméleti spekulációnak, hanem éppen ellenkezőleg olyan fontos gyakorlati jelentőségű kérdésnek, amelyre az elmélet segítségével mind a jogalkotásnak, mind pedig a jogalkalmazásnak határozott választ kell adnia. A helyes válasz pedig az, hogy a jogügyletek gazdasági lényegéből és funkciójából kiindulva a tengeri árutovábbítás tipikus jogi formájának, tehát tengeri fuvarozási szerződésnek tekintsük mindazokat az ügyleteket, amelyek alapján a hajótulajdonos /fuvarozó/ az árutovábbítási tevékenység eredményében megnyilvánuló fuvarozási szolgáltatás teljesítésére vállal kötelezettséget, függetlenül attól, hogy ez a hajó egészének vagy egy részének meghatározott időre vagy ut/ak/ra történő átengedése vagy valamely meghatározott áru fuvarozására átvétele útján történik.

## L Á B J E G Y Z E T E K

### a II. fejezethez

- 1/ A külső és belső komplexitásról, ill. a jogrendszer tagozódásának külső és belső szemléletéről l. Eörsi Gy.: A szerződések, Budapest, 1957 113-114. old., és Összehasonlító polgári jog, Budapest, 1975 197-202. old.; Jog - gazdaság - jogrendszer-tagozódás, Budapest 1977 41-43. old. és 89-115. old.
- 2/ A hatályos egyezmények közül a legjelentősebbek: Geneva Convention on the High Sea, 1958; Geneva Convention on Territorial Sea- and Contiguous Zone, 1958.
- 3/ A napi- és szaksajtóban bőségesen ismertetett tengerjogi konferencia munkájának jelenlegi állásáról l. összefoglaló jelleggel a Journal de la marine marchande 1977. júl. 14.-i számában "La conférence sur la droit de la mer" c. cikket.
- 4/ "Das Seerecht gliedert sich in öffentliches und privates Seerecht. Beide sind indessen ... .. streng miteinander verwoben." L. Abraham, H.J.: Das Seerecht, Berlin-New York, 1974. 5. old.
- 5/ "Historiquement cette séparation du droit public et du droit privé n'avait jamais eu de valeur en droit maritime. Pure distinction intellectuelle de théoriciens de droit, elle était étrangère au droit maritime qui était de formation essentiellement pratique et coutumière." L. Chauveau, P.: Traité de droit maritime, Párizs, 1958 92. old.
- 6/ Az NSzK munkajoga például, mint ismeretes, döntően a bírói gyakorlat eredményeként alakult ki. A hajózó személyzetre vonatkozó munkajogi kérdéseket azonban már a század elején törvényi szinten és átfogó jelleggel szabályozták. [Seemannsordnung, 1902/ L. Wüstendorfer, H.: Neuzeitliches Seehandelsrecht, Tübingen, 1950 24. old.
- 7/ A hajó elleni "in rem" keresetek tárgyalása Angliában pl. az Admiralty hatáskörébe tartozik, amelynek eljárási rendje és intézményei sok vonatkozásban eltérnek az általános eljárási szabályoktól. A témáról összefoglaló jelleggel l. McGuffie, K.C. Fugeman, P.A.-Gray P.V.: Admiralty Practice, London, 1964

- 8/ L. Abraham, i.m. 63. és köv.old.; Wüstendörfer i.m. 60.old.  
A hajózásról szóló, döntően igazgatási szabályokat tartalmazó 1973.évi 6.sz. törvényerejű rendeletünk 3.§ /3/ bek. értelmében a hajóval szembeni jelzálogjognak a nyilvántartásba bejegyzése ugyancsak konstitutív hatályu.
- 9/ A tengeri hajók vétele speciális jellegének következtében a nemzetközi vételre vonatkozó jogegységesítési munkálatok eredményei az egységes szabályok alkalmazási köréből a hajó vételét kizárják. /Pl.UNCITRAL-tervezet 2.cikk 1.e.pont, Ulis 5.cikk 1.b.pont/
- 10/ Az ILO több mint 60, a tengeri hajók személyzetének munkajogi és társadalombiztosítási kérdéseivel foglalkozó egyezményt és ajánlást dolgozott ki. /Pl.:Convention for Establishing Facilities for Finding Employment for Seamen, 1920, Recommendation concerning Employment Problems Arising from Technical Developments on Board Ship, 1970 stb./
- 11/ Pl. International Convention relating to the Arrest of Seagoing Ships, 1952 ; International Convention on Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, 1952
- 12/ Az igazgatási szabályokat tartalmazó egyezmények végtelen sorából: International Convention Respecting Load-Lines, 1966 ; International Convention for the Safety of Life at Sea, 1960 stb.
- 13/ A polgári jogi tartalmu egyezmények közül néhány fontosabb: International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, 1910 ; International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels, 1924, 1957 ; International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea, 1961; International

Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924 és az ezt módosító, de hatályba nem lépett Brussels Protocoll, 1968. Ide sorolhatók a közös kárrendezésre vonatkozó egységes szokványok is / York-Antwerp Rules, 1950, 1974 /

- 14/ International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954, 1962 ; International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 stb.
- 15/ Wüstendörfer: "Hinkende Speziesschuld"-nak nevezi azt a helyzetet, amelyben a fuvarozónak joga van az egyedileg meghatározott hajó helyettesítésére, kötelezettsége azonban nincs. L.i.m. 236.old. Ramberg szerint " the traditional link between the cargo and the specific vessel seems unnatural in modern trade". L. Ramberg, J.: Cancellation of Contracts of Affreightment, Göteborg, 1970 31.old. E hagyományos kapocs elvágásának egyetlen példáját az NDK 1976 évi tengerhajózási törvénye szolgáltatja /10.§ /2/ bek./, amely a vonalhajózás körében nyújtott fuvarozói szolgáltatást fajlagosnak minősíti.
- 16/ L. Rodiere, R.: Traité général de droit Maritime, Párizs, 1967 9. old. / I.kötet/
- 17/ A tengeri jogi szabályok első átfogó rendszere a feltehetően a XI.században Barcelonában szerkesztett Consolato del Mare-ben található. A XII-XIII.századból erednek az u.n. Amalfi-szabályok/Tavola d' Amalfi/, amelyek létrejöttét a délolasz kikötőváros izmosodó tengeri kereskedelme alapozta meg. /Az Amalfi-szabályokra, mint a jog tulajdoni viszonyok általi meghatározottságának példájára hivatkozik Marx és Engels a Német ideológiában: "Mindjárt az első város, amely a középkorban kiterjedt tengeri kereskedelmet folytatott, kialakította a tengeri jogot is. ..."; Budapest, 1974 95.old.



E Földközi tengeri szabályokkal hozzávetőleg azonos időszakban jöttek létre az Oleron szigetéről eredő és állítólag I. Richárd angol király által kiadott Regola d'Oleron és a Grotius által többször idézett svéd eredetű Wisbury-törvények. Már az ujkori fejlődés terméke a Jus Hanseaticum Maritimum, amely a Hansa-városok 1614-ben latin és német nyelven kiadott hajózási szabályait tartalmazza. A tengeri hajózás máig is átfogó, "komplex" szabályozását adta Colbert hires rendelete, az 1681-ben kiadott "Ordonnance de la Marine", amelyet az azon alapuló napoleoni Code de Commerce váltott fel. Ez utóbbit alkalmazták egyébként szokásjogként a magyar tengerpart bíróságai is. A tengeri hajózás történetéről l. részletesen Wüstendörfer: i.m. 20-27. old. Abraham: i.m. 6-10. old., Prüssmann, H.: Seehandelsrecht, München, 1968, 4-9. old., Benyovits Lajos: Tengeri magánjog, Budapest, 1912, 1-13. old.; Móra Imre: A tengeri hajóstársaság felelőssége a fuvarozásra átvett áruért /Jogi problémák a nemzetközi kereskedelembe, Budapest, 1957/ 83-88. old.

18/ V.ö. Rodiere: i.m. 9-11. old.

19/ Vékás, L.: A szerződési rendszer fejlődési csomópontjai /Kandidátusi értekezés/, Budapest, 1975, 25. old.

20/ L. Vékás: i.m. 35. old.

21/ L. Vékás: i.m. 36. old.

22/ L. Brósz R. - Pólay E.: Római jog, Budapest, 1974, 430. old.

23/ L. Benyovits, L.: i.m. 102-103. old.

24/ A hajóbérleti szerződést az 1681.évi Ordonnance de la Marine "nollissement"-nek nevezte, amely kifejezés a francia nyelvből eltűnt. /A latin naulare szó emlékét csak a Velence által közvetített olasz származék, a noleggio őrzi./ A mai francia kifejezés az "affretement", amely - legalábbis 1966 óta - pontosan fordítható hajóbérletként. Nem ez a helyzet az angol "contract of affreightment" kifejezéssel, amely valamennyi tengeri fuvarozási szerződés gyűjtőneve, azaz egyaránt jelöli a teljes hajó átengedésére irányuló,

charter partyval igazolt ügyletet, és a meghatározott áruk fuvarozására irányuló, hajóraklevéllel [bill of lading/ igazolt szerződést. A charter party eredendően csak az a különleges okmány [carta partita/, amelybe a felek a szerződésüket foglalták, ma már azonban a mindennapi szóhasználatban nemcsak az instrumentumnak, hanem magának a negotiumnak a megjelölésére is szolgál. A magyarban a "charter party" hajóbérleti szerződésként nyert fordítást, ami nemcsak az instrumentum és a negotium felcserélésének okából pontatlan, hanem azért is, mert az egész hajó átengedésére vonatkozó szerződés nem bérleti, hanem fuvarozási szerződés. Ezért tesszük - jobb híján - az időbérleti és utvonalbérleti szavakat idézőjelbe.

25/ A HGB 556.§ a tengeri fuvarozási szerződést a következőként határozza meg:

"Der Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern bezieht sich entweder

1. auf das Schiff im ganzen oder einen verhältnismässigen Teil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes oder
2. auf einzelne Güter /Stückgüter/."

Az 1.pont alatt említett, az u.n. Raumfrachtvertrag, amelynek írásbeli bizonyítéka a "Charterparty". A szöveg tehát nem emeli ki külön a hajó meghatározott időtartamra átengedését, erre a lehetőségre csak a fuvardijjal összefüggésben utal a 622.§ "Zeitcharter" cím alatt.

A hajók foglalkoztatásával kapcsolatos szerződésekre vonatkozó 1959.évi jugoszláv törvény 10. cikke szerint a tengeri fuvarozási szerződést az egész hajóval vagy annak meghatározott részével történő fuvarozásra /a hivatalos angol fordítás szerint "contract by charter"/ vagy meghatározott áru fuvarozására lehet megkötni. /"contract of transport by sea"/. A "contract by charter" egy vagy több

utra /voyage charter/ vagy meghatározott időtartamra /time charter/ köthető.

A svéd tengerhajózási törvénykönyv 1976.jan.1-én hatályba lépett módosított szövege szerint /71.§./ fuvarozó az, aki a "charterer" részére áruk fuvarozását vállalja el. A charterer kifejezés pedig mindazoknak a személyeknek a megjelölésére szolgál, akik a fuvarozóval szerződnek, akár "charter party" a szerződés, akár "carriage of goods as general cargo"./Ugyancsak a hivatalos angol fordítás szóhasználata/

A spanyol Código de Comercio "contrato de fletamento" cím alatt egységesen szabályozza valamennyi szerződést. /652-712.§/

- 26/ Az NDK új tengeri kereskedelmi törvényének 4.§ [1/ bek.-e a fuvarozási szerződésnek egységes fogalommeghatározást ad, amelyben kiemeli a fuvarozó árutovábbítási és kiszolgáltatási kötelezettségét. Az 5.§ a szerződés két fajtájaként a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó Güterfrachtvertrag-ot és a meghatározott hajótér átengedésére vonatkozó Raumfrachtvertrag-ot határozza meg, mely utóbbi egy vagy több utra /Reisecharter/ vagy meghatározott időre /Zeitcharter/ szólhat. A Zeitcharter-re vonatkozó különös szabályokat önálló fejezet /79-81.§/ tartalmazza.

A lengyel tengerhajózási törvény 94. és 95.cikkének szerkezete és tartalma ezzel lényegében azonos. Az időbérletre /czarter na czas/ különös szabályait ugyancsak önálló fejezet /178-190.cikk/ tartalmazza.

- 27/ E tiszta bérleti szerződés szabályait l. a szovjet tengerhajózási törvény 178-186.cikkeiben.
- 28/ L.:holland tengerhajózási tv 453.cikk és a görög tv 107.szakasz.

- 29/ V.ö. Vékás: i.m. III.és IV.fejezet
- 30/ V.ö. Wüstendörfer: i.m. 227-230.old., Schlegerberger, F. - Liesecke, R.: Seehandelsrecht, Berlin, 1959 247-249-old., Capelle, K.: Die Frachtcharter in rechtsvergleichender Darstellung /Überseestudien, Heft 17./ Hamburg, 1940 96.old.
- 31/ Az "employment clause" szövege általában a következő: "Captain and Crew although appointed by the Owners shall be under the order and direction of the Charterers, as regards employment, agency and other arrangements"
- 32/ L. Prüssman: i.m. 354. old.
- 33/ L. Lorenz-Meyer : Reeder und Charterer /Überseestudien, Heft 29./ Hamburg, 1961. 133.old. Lorenz-Meyer szerint a Zeitcharter-ekben alkalmazott, a bérletre utaló kifejezések /"let", "right of withdrawal", "delivery", "hire" stb./ "zu unverbindlichen Floskeln herabgesunken sind" és az ügylet minősítésére nézve iránymutatást nem adnak.
- 34/ L. a BGHZ 1957-ben hozott 26152.sz. ítélete
- 35/ L. Abraham: i.m. 134-136.old.
- 36/ L. Ripert, G.: Traité de droit maritime, Párizs 1950/53 292.old.
- 37/ Chauveau: i.m. 440-450.old.
- 38/ Chauveau: i.m. 462-463.old.
- 39/ A francia bírói gyakorlat szerint ha a hajótulajdonos átadja a hajó kereskedelmi irányítását /"gestion commerciale"/ akkor az ügylet már nem minősíthető fuvarozási szerződésnek. / Rouen, 1950.febr.23, Droit Maritime Français, 1950 381.old., Marseille, 1954.febr.5. D.M.F., 1955 47.old. Dunkerque, 1956.nov.12. D.M.F. 440.old. stb./ A "gestion commerciale" átadásának hiányában az ügyletet a bírói döntések egy része 1966 előtt fuvarozási szerződésnek /Court de Cassation, 1952.márc.19., D.M.F. 360.old./, más része pedig vegyes szerződésnek /"contrat de location-transport"/ tekintette. /Le Havre, 1952.márc.31., D.M.F. 671.old. /

- 40/ V.ö. Rodiere: i.m. 13-26.old.
- 41/ L. Vékás: i.m. 83-96.old.
- 42/ L. Vékás: i.m. 94.old.
- 43/ V.ö. Baumwoll v. Gilchrest, 1892 és Wehner v. Dene S.S.Co. 1905. L. Mocatta,A. - Mustill,M. - Boyd, S.: Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, London 1974 46.old.
- 44/ V.ö. Manchester Trust v. Furness, 1895; Weir v. Union SS. Co. 1900. L. Colinvaux,R. - McGuffie,K.: Carver's Carriage by Sea, London 1971, I.kötet 275 old.
- 45/ "Recent development in chartering practice have however tended to obscure the distinction between time and voyage charters" 1. Scrutton 49.old.
- 46/ "And, indeed, it does not seem that the speculation concerning the legal nature of the various contracts of affreightment has contributed much to the solution of practical problems. Generally it seems to have been at best, extravagant, at worst misleading" L. Ramberg: i.m. 57. old. és köv.
- 47/ V.ö. Eörsi: A skandináv jogról és jogtudományról, MTA Állam- és Jogtudományi Intézet, 1974 , valamint Vékás: i.m. 178-181.old.
- 48/ Találónan írja Vékás, hogy a "szerződéstípusok ... .. jogi jelentőséghez juttatott és jogilag kifejezett, gazdasági célokban testet öltött momentumokra /a szolgáltatás jellegére/ építve differenciálódtak." L. i.m. 275.old.
- 49/ V.ö. Vékás: i.m. 156-158.old.
- 50/ Például a fuvarozási szerződés alapján a fuvareszköz karbantartásának és javításának minden költsége magától értetődően a fuvarozót terheli, a bérleti szerződésre vonatkozó szabályok szerint viszont a dolog fenntartásával járó kisebb kiadásokat a bérlő köteles viselni /Ptk.427.§/



### III. A JOGFEJLŐDÉS ÁLTALÁNOS ÉS KÜLÖNÖS VONÁSAI

1. Nemzetközi tevékenység - nemzeti jogi keretek
2. Az adaptáció és eszközei
  - a./ A beleértelmezés
  - b./ A kereskedelmi szokás
  - c./ A szabványszerződések
3. A hajóraklevéllel igazolt szerződések jogának egységesítése
4. A jogegységesítési törekvések és a charter partyval igazolt ügyletek

1. Nemzetközi tevékenység - nemzeti jogi keretek. Abból, hogy a tengeri fuvarozási tevékenység önmagából adódóan nemzetközi jellegű, egyenesen következik, hogy az azzal kapcsolatos jogügyletek, tipikusan a nemzetközi fuvarozási szerződések olyan nemzetközi kötelemények, amelyeknek nemzetközi jellegét a kötelelem territoriális kritériumai, közelebbről az alapozza meg, hogy a fuvarozásra átvétel helye és az áru kiszolgáltatásának a helye különböző országokban van. E nemzetközi fuvarozási szerződés, mint járulékos jellegű ügylet, szorosan tapad valamilyen vételi jellegű, ugyancsak nemzetközi kötelelemhez, mivel célja éppen az, hogy e mögöttes és a megkötésének alapjául szolgáló nemzetközi vételi ügylet teljességbe menését biztosítsa. Éppen a vételi és a fuvarozási szerződés e szerves összefüggésének felel meg a nemzetközi vétel és a nemzetközi fuvarozás kritériumai közötti alapvető különbség: a vételnél ugyanis a kötelelem nemzetközi jellegét nem az árutovábbítási folyamat territoriális elemei, hanem perszonális, a felek személyéhez tapadó kritériumok alapozzák meg, alapvetően az, hogy a felek székhelye különböző államokban van. Éppen a kritériumok eltérő volta következtében a nemzetközi kötelelem fogalmának általános szintű, tehát az egyes szerződés-

tipusoktól független meghatározása nehezen mondhat annál többet, hogy nemzetközi kötelelem minden olyan ügylet, amelynek tényállási elemei két vagy több államhoz kapcsolódnak. Az egyes szerződéstípusokhoz tartozó nemzetközi kötelelmek fogalmának meghatározása már lényegesen fontosabb gyakorlati feladat, mivel e fogalommeghatározások lényeges funkciója, hogy az egyes szerződések szintjén folyó jogegységesítési munka eredményének, a nemzetközi egyezményeknek az alkalmazási körét pozitíve körülhatárolják.<sup>1/</sup>

A nemzetközi kereskedelem összetett és sokágu tevékenységének egyébként a jogügyletek bonyolult hálózata felel meg. Az egymáshoz szorosan kapcsolódó szerződések középpontjában a vételi ügylet áll, a vétel által célzott gazdasági eredmény realizálásának azonban elengedhetetlen feltétele a járulékos szerződések megkötése és teljesítése. Az építmény fő elemeit, tartóit és támaszait a vételi és az azzal e vonatkozásban egy tekintet alá eső szerződések /vállalkozás stb./ alkotják, az épület funkciójának betöltése azonban természetesen feltételezi e vázat befejezett egészszé alakító mellékszerkezetet. E mellékszerkezet elemei, a fuvarozási, a biztosítási és különböző megbízási típusu /bizomány, ügynöki szerződés, szállítmányozás/ szerződések, valamint a nemzetközi fizetésekkel és a szellemi alkotások hasznosításával kapcsolatos ügyletek egymással és a vétellel szoros kapcsolatban, kölcsönhatásban és egymást feltételezve teszik teljessé a kifelé egységesként ható építményt.

Ahogy a tengeri fuvarozási szerződés beilleszkedik a nemzetközi kereskedelem jogi építményét alkotó nemzetközi kötelelmek hálózatába, úgy alkotja részét a tengeri fuvarozás szűkebb értelemben vett joga a nemzetközi kereskedelem jogának. A

tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó jogi szabályozás és a jogfejlődés fő vonásainak egybevetésénél tehát kiindulópontként az kell szolgáljon, hogy a vizsgált terület a nemzetközi kereskedelem jogának alkotja szerves részét és jellemzők rá mindazok a jegyek, nehézségek és ellentmondások, amelyek a nemzetközi kereskedelem jogának általános vonásai. Ugyanakkor a tengeri fuvarozás jogának területe, mint rész az egészben a nemzetközi kereskedelem jogához képest sajátos, különös vonásokat is mutat, illetve a nemzetközi kereskedelem jogával kapcsolatos általános problémák ezen a területen a tengeri fuvarozási tevékenység saját természetéből adódó nemzetközi jellege következtében különös hangsúlyt és a rész meghatározta sajátos színezést kapnak.

A nemzetközi kereskedelmi jog fejlődését évtizedek óta az az ellentmondás határozza meg, amely az országhatárokat és az ezek behatárolta nemzeti piacok kereteit áttörő egységes gazdasági tevékenység és e tevékenységnek a nemzeti jogok önálló és differenciált rendszerében történő szabályozása között fennáll. A termelő erők fejlődése, a tőke nemzetközivé válása és a nemzetközi munkamegosztás már régen szétfeszítette a nemzeti kereteket, a jogi felépítmény tehetetlenségi nyomatóka, a fejlődést visszafogó és késleltető ereje, a jog állandóságra törő és azt jogi tradícióvá merevítő öntörvényeinek következtében viszont az egységes nemzetközi tevékenység jogi formája még ma is lényegében önálló, egymástól elhatárolt, fragmentált elemekre bomlik. A szocialista jogtípus és ezen belül a szocialista jogrendszerek megjelenése, a tőkés és a szocialista jogtípus egyidejű fennállása, ugyanakkor a két világrendszer közötti gazdasági kapcsolatok szükségszerű és kölcsönösen előnyös fejlődése és elmélyülése az e kapcsolatokra vonatkozó jogi szabályozás differenciációját a jogtípusok

közötti minőségi különbségekkel tetézte és mélyítette el. Ennek az alapvető ellentmondásnak a felismerése már régen megtörtént, az abból eredő nehézségek megoldása pedig évtizedek óta foglalkoztatja a jogtudomány legkiválóbb művelőit. Ismeretes az is, hogy a nemzetközi munkamegosztás intenzitásának fokozódásával, a gazdasági integráció megjelenésével és a két világrendszer nemcsak "egymás mellett", hanem a történelmi szükségszerűségek parancsolta "együtt"élése és ebből az együttélésből fakadó politikai és gazdasági követelmények józan felismerése következtében ezek a törekvések a korábbinál messze nagyobb súlyt és lendületet nyertek a 60-as években. Az egységes jogi forma megteremtésének és a nemzetközi kereskedelem jogi akadályai lebontásának követelményei a jogtudomány egyre erőteljesebb jelzései nyomán<sup>2/</sup> az állami és a nemzetközi politika figyelmét is magukra vonták és a jogegységesítési munkálatok a világ térképének időközbeni változásaival számotvetve új szervezeti kereteket kaptak. A magyar javaslatra megalakult UNCITRAL tevékenysége és az eltelt több, mint egy évtized jogegységesítési munkáinak eredményei és nehézségei közismertek. Az alapvető ellentmondás azonban változatlanul fennáll. A jog fejlődése - amint ez természetes - elmaradt és elmarad a gazdasági viszonyok fejlődése mögött és az ebből, a jogi felépítmény állandó fáziskéséséből<sup>3/</sup> eredő ellentmondás továbbra is feszíti a nemzetközi gazdasági kapcsolatok harmónikus lebonyolítását és fejlesztését. Eppen ez az ellentmondás az, amely a nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogának külső energiaforrásként szolgál,<sup>4/</sup> és amely alapjaiban meghatározza a jog világának sajátos és bonyolult öntörvényein keresztül e sajátos világ fejlődését és e fejlődés fő jellemzőit.

A nemzetközi kereskedelem egységes joga megteremtésének

élharcosai előszeretettel hivatkoznak a középkori egységes lex mercatoriára, amely a nemzetállamok és a nemzeti jogrendszerek megjelenése előtt egységes szabályozást adott a nemzetközi kereskedelemnek.<sup>5/</sup> Goldstajn például e lex mercatoriát úgy határozza meg, mint a valóban egységes nemzetközi szokásjogi szabályok összességét, amelyek a nemzetközi kereskedők kozmopolita közösségét szabályozzák.<sup>6/</sup> E viszonylagos egység tagadását jelentette a nemzeti piacok kialakulása nyomán az áruviszonyok nemzeti szintű fragmentált szabályozásának, a polgári nemzetállamok differenciált jogrendszereinek a megjelenése.<sup>7/</sup> A "dezintegráció" eredményeként széthullott mozaiklapot kellene most ismét magasabb szinten és messze fejlettebb jogi eszközökkel<sup>8/</sup> egységbe illeszteni és az új lex mercatoriát, az "international law merchant"-ot megteremteni, mégpedig a nemzeti szuverenitás következményeként létrejött, ma már idejétmúlt differenciáció felszámolása, tagadása útján.

Vonzó és tetszetős a nemzetközi kereskedelmi jog történelmi fejlődésének ez a hegeli triádott eszünkbe juttató képe és az sem vitás, hogy bizonyos mértékig tükrözi is általános megközelítésben a jogfejlődés fő vonalát. A tagadás tagadása hegeli törvényének csábító ereje azonban nagyon sokszor jár az általánosítás, sőt egyszerűsítés veszélyével. Ugy véljük, itt erős az egyszerűsítés, amelyet kétségkívül érthetővé tesz az a hatalmas lendület, - nem rossz értelemben - "a kor divatja", amely a parancsoló szükségszerűséggel jelentkező nemzetközi jogegységesítés apostolait hatalmába kerítette. A középkori lex mercatoria azonban mindenekelőtt sohasem volt igazán egységes. Nemcsak arról van szó, hogy mindössze a nyugat-római birodalom helyén kialakult államok szűk régiójára terjedt ki, hanem arról is, hogy ezeket a viszonylag egységes szokásjogi jellegű és elsősorban néhány sajátos intézmény köré fonódott



normákat is nagyszámu, a feudalizmus jogára egyébként jellemző partikuláris elem színezte. A partikularizmusra példa, hogy a máig is legegységesebbnek tartott normacsoport, a tengeri fuvarozásra vonatkozó szabályok is a középkorban földrajzi régióként differenciálódtak; az Amalfi szabályok például nem jelentéktelen eltéréseket mutatnak a Hansa-városok szabályaival szemben. /L.II/171j./ A nemzetközi kereskedelem szokásai ugyanakkor még ebben a viszonylagos egységben is részben jogon kívül éltek. Az egység értéke tehát éppen olyan viszonylagos volt, mint az az egység, amelyet jelenleg teremtenek meg a szokványok, a szokások, szabványszerződések, Eörsi kifejezésével élve a "jog perifériára szorítása"<sup>9/</sup> útján.

A lex mercatoria tagadásaként létrejött nemzeti jogrendszerek kétségkívül háttérbe szorították e kereskedelmi szokások viszonylagos egységét, de távolról sem szüntették meg azokat. A "law merchant" a felszín alatt tovább élt és a jogfejlődés későbbi szakaszában, mint a belső nemzeti jog része e nemzeti jog önálló színeiben ugyan, de ismét felszínre bukkan. /A legjobb példa erre Lord Mansfield kiemelkedő tevékenysége a XVIII.század Angliájában a nemzetközi kereskedelmi jog recepciója, a common law-ba beépítése terén<sup>10/</sup>, de a napoleoni Code de Commerce is nagyon sokat merít - Colbert rendeleteinek közvetítésével - a régi, de feledésbe nem merült lex mercatoriából./ Kétségtelen viszont, hogy a nemzeti jogok rendszere a burzsoá jogcsoportok ismert időbeli eltéréseivel,<sup>11/</sup> de nagyrészt akkor merevült. kodifikációkban vagy eseti döntésekben rögzített önálló egységekké, a differenciációs folyamat éppen akkor érte el tetőpontját, amikor idejétmúlttá vált és amikor a nemzeti keretek szűk köntösének levételét a tőke megkezdte. A jogi forma lemaradásának a felszámolása azonban ma már nem történhet a lex mercatoria

magasabb szintű megismétlése útján. Mindenekelőtt itt nem egy szűk régió különleges közössége tevékenységének a szabályozásáról van szó, hanem a nemzetközi kereskedelem olyan univerzális jogi rendezéséről, amely kereskedelemben a tőkés, a fejlődő és a szocialista országok egyaránt érdekeltek. Ezek az érdekek pedig nemcsak azzal kapcsolatosak, hogy legyen ilyen szabályozás, hanem azzal is - és itt már a szabályozás pusztá megteremtése iránti közös érdek különböző elmentétes érdekekre bomlik - hogy milyen legyen ez a szabályozás, közelebbről mi legyen ennek a szabályozásnak az adott érdekek szempontjából legmegfelelőbb eszköze és jogi formája /azaz, hogy az egységes normák megteremtése az adott területen a kereskedelmi gyakorlatra épülő szokásjogi szabályok, általános feltételek, minta-szerződések stb. eszközeivel vagy nemzetközi egyezményekbe foglalt egységes jog alkotása útján történjék-e/ és mi legyen ennek a szabályozásnak a különböző gazdasági és politikai érdekek által meghatározott tartalma.

A nemzetközi kereskedelem joga fejlesztésének általános érdeke tehát elismerést nyert, sőt kétségtől elönnyös szervezeti kereteket is kapott. Ma már tehát - miután az alapkérdésben az áttörés megtörtént - a szabályozás formáján és tartalmán van a hangsúly és éppen ez jelenti az új lex mercatoria megteremtésének legnagyobb nehézségét. Ez azonban nem jelentheti azt, hogy a szabályozás eszközeivel és tartalmával kapcsolatos érdekek vagy közelebbről érdekeink egy pillanatra is háttérbe kell, hogy szoruljanak. Ebből a szempontból már nyilvánvalóan a nemzetközi kereskedelem egyes részterületeinek differenciált megközelítésére van szükség, mind az eszközöket, mind pedig a tartalmat illetően. A tengeri fuvarozási tevékenység nemzetközi szintű szabályozásával kapcsolatos álláspontunk kialakításánál is éppen ezért meghatározó jellegű-

nek kell tekintenünk azokat a valóságos gazdasági érdekeket, amelyeket e szabályozással kapcsolatban érvényre kell juttatnunk.

Mivel a tengeri fuvarozás szűkebb értelemben vett joga a nemzetközi kereskedelem jogának szerves része, a jogfejlődés hajtóerejét ezen a területen is az egységes nemzetközi tevékenység és az arra vonatkozó jogi szabályozás nemzeti jogokra fragmentált rendszere közötti alapvető ellentmondás szolgáltatja. A tengeri fuvarozás jogának azonban megvannak az alábbiakban vázolt sajátos vonásai is, amelyek e tevékenység különleges jellegéből és adottságaiból erednek és az említett általános ellentmondás keretén belül nem jelentéktelen befolyást gyakorolnak a tengeri árutovábbítással kapcsolatos ügyletek jogi formájára.

A tengeri fuvarozási tevékenységnek a saját természetéből eredő nemzetközi jellege következtében a tengeri fuvarozási szerződések tipikusan, mint nemzetközi kötelmek jelennek meg és ehhez képest csak kivételes és másodlagos jelentőségű a belföldi tengeri fuvarozási szerződés, amelynek valamenyi tényállási eleme egyetlen államhoz kapcsolódik. [Az u.n. "partmenti" hajózás gazdasági jelentősége a nemzetközi tengeri fuvarozáshoz képest elenyésző. Ez jut kifejezésre jónéhány ország tengerhajózási törvénykönyvében, amelyek e partmenti hajózást a szabályozás modelljéül szolgáló nemzetközi ügylet alóli kivételként szabályozzák.] A nemzetközi tengeri fuvarozási szerződés tipikus, és a belföldi tengeri fuvarozási szerződés kivételes jellege a gyarmatbirodalmak felszámolásával és a fejlődő országok megjelenésével fokozott hangsúlyt kapott. A jogfejlődés szempontjából ugyanakkor nem jelentéktelen szerepe volt azoknak a történelmi periódusoknak, ame-

lyekben a tengerentuli árutovábbítás viszonylag széles köre esett ugyanannak a nemzeti jogrendszernek az uralma alá. A mare romanum jogi egységének ma már inkább csak jogtörténeti jelentősége van, a mai napig is érezteti azonban hatását az angol gyarmatbirodalom által megteremtett jogi egység, amely az angolszász jog ma is fennálló különleges szerepében és a nemzetközi gyakorlatot sok tekintetben meghatározó jellegében csapódik le. Ez azonban nem változtat azon az alaptételen, hogy míg például a vételi szerződés tipikus megjelenési formája az egyetlen államhoz kapcsolódó belföldi vétel és ehhez képest a nemzetközi vétel különleges kategória, addig a tengeri fuvarozási szerződésnél a nemzetközi kötelelem szolgál, mint tipikus forma a nemzeti jogrendszerek szabályozásainak az alapjául is.

Mindebből az következne, hogy e tipikusan nemzetközi kötelelem a nemzeti jogok szűk kereteit már régen áttörte és ezen a területen az egységes gazdasági tartalom már megteremtette a neki megfelelő egységes jogot. Az egységes nemzetközi tengeri fuvarozási jog azonban a gyakran jelentkező ellentétes hiedelmek ellenére lényegében ugyanugy csak a követelmények világába tartozik, mint a nemzetközi kereskedelem egységes joga. A nemzetállamok megjelenése és ennek nyomán a nemzeti jogrendszerek kiépítése ezen a területen is szétzúzta a lex mercatoria korábbi, mint láttuk erősen viszonylagos egységét. Önmagában az a körülmény, hogy itt tipikusan olyan kötelemekről van szó, amelyeknek tényállási elemei két vagy több államhoz kapcsolódnak, éppen úgy nem teremtett meg univerzális normákat, mint ahogy a mai napig nem jöttek létre a külföldi tényállási elemet tartalmazó jogviszonyokra irányadó jogot kijelölő univerzális kollíziós szabályok. A nemzeti jogrendszerek erősen differenciált szabályai alkal-

mazandók például a gyakorlat szempontjából olyan lényeges kérdésekben, mint a szerződés nem-teljesítéséből eredő felelősség /l. IV.fej./, vagy a szerződések általános szabályaihoz szorosan kötődő objektív lehetetlenülés /l. VI.fej./. Ugyancsak alapvető eltérésekkel közelítik meg az egyes nemzeti jogrendszerek a tengeri fuvarozási szerződés felei közötti kockázatmegosztás kérdésébe torkolló sajátos és egyben a legtöbb jogvita alapjául szolgáló hajóálláspénz jogintézményét is. /l. V.fej./ Az univerzális kollíziós jog hiányát tükrözi a tengeri fuvarozási szerződésre alkalmazandó jog eltérő meghatározása. /l. VII.fej./

Nem kétséges ugyanakkor, hogy az egységes gazdasági tevékenység és a differenciált jogi szabályozás ellentmondásának feszítő ereje ezen a területen még fokozottabban jelentkezik, mint a nemzetközi kereskedelem jogának egyéb területein. Ez a Wüstendörfer által "Ausdehnungsdrang zum Weltrecht"-nek<sup>12/</sup> nevezett erő itt is elsősorban a kereskedelmi gyakorlat egységén keresztül próbál magának utat törni, és egyben állandó ösztönzést kap a jogtudománytól is. Schnitzer például a nemzetközi fuvarozásról általában állapítja meg, hogy nincs még egy olyan terület, ahol a problémák nemzetközi megközelítése annyira kívánatos, mint itt.<sup>13/</sup> A tengeri kereskedelem egységes gyakorlatának impulzusai elsősorban a szerződések feltételeit és a jogalkalmazást érik és kétségkívül az egység irányában hatnak. Az egységes gyakorlatnak a jogalkalmazásra gyakorolt befolyásával kapcsolatban kell utalni arra a kiemelkedő szerepre, amelyet a nemzetközi kereskedelmi jog e sajátos területén az angol tengerhajózás egykori domináns helyzetének származékaként az angolszász jog és elsősorban az angol jogi gondolkodás játszik. Az angol jogi megoldások lassu és feltartóztathatatlan beszívárgásának a folyamata



- elsősorban az e területen dolgozó jogászok és kereskedők gondolkodásába - azonban a mai napig sem állt meg, nemcsak azért, mert a világkereskedelem fejlődése fokozta az egység iránti igényt, hanem azért is, mert a világkereskedelem és ezen belül a tengeri fuvarozás jogának átalakításában érdekelt és azt szorgalmazó fejlődő országok jelentős része is - elsősorban ezen a területen - az angol jogi megoldások befolyása alatt áll. E sajátos helyzet létrejöttében óriási szerepet játszanak és a jogértelmezés bonyolult és izgalmas kérdéseit vetik fel a nyelvi okok. A tengeri fuvarozás területén ma már ugyszólván kizárólagosan alkalmazott szabványszerződések, éspedig mind az egyértelműen adhéziós szerződésnek minősülő, hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződések, mind pedig a "clausal law" sajátos világába tartozó hajóbérleti, tehát charter partyval igazolt tengeri fuvarozási szerződések tulnyomó többségének a nyelve angol, ami arra vezet, hogy a felek a szerződéseikben nemcsak angol szavakat, hanem e szavak által jelölt angol jogi fogalmakat is alkalmaznak. A német, francia, skandináv, lengyel stb. fórumoknak tehát angolnyelvű szerződéseket és angol jogi fogalmakat kell értelmezniük, függetlenül attól, hogy az adott szerződésre a szerződés nyelvét egyébként kapcsolóelvnek nem tekintő kollíziós joguk értelmében melyik állam jogát tartják irányadónak.<sup>14/</sup> Nem szorul részletes indokolásra, hogy e fogalmak értelmezése szinte észrevétlenül vezet az angol jogi gondolkodás és részletmegoldások bizonyos mértékű befogadására. Ugyanakkor ez a körülmény a jogbiztonság szempontjából komoly veszélyt is jelent, hiszen a nem angol bírának az angolszász jog és gondolkodásmód sajátosságából eredő problémák tömegével kell szembenézniük és ez az angolszász jogi légkör teljes ismeretének lehetetlen volta következtében igen sok nehézséget, bizonytalanságot, sőt jogalkalmazói tévedéseket okozhat.

Az angol jogi fogalmak ugyanis arra csábítanak, hogy a bíróságok kilépjenek az értelmezés gyakorlatban meglehetősen nehezen körülhatárolható területéről és az alkalmazandó nemzeti jog szabályainak figyelmen kívül hagyásával magát az angol jogot, e precedensben lefektetett normát alkalmazzák. Az angol jogi megoldást szorgalmazó fél első lépésben a szerződés helyes értelmezésére hivatkozik, ha pedig az általa javasolt joghatás magából a szerződésből semmiképp sem vezethető le, úgy az irányadó nemzeti jog egyébként alkalmazandó szabályát a nemzetközi gyakorlat és az erre épülő szokás alapján kéri mellőzni. A tendenciát erősíti, hogy a tengeri fuvarozási jog a legtöbb országban egyre inkább specialisták által művelt terület, akik a nemzeti jogrendszerek önálló fejlődéséből fakadó saját jogi megoldásokkal szemben fogékonyabbak a nemzetközi gyakorlat és az azáltal kialakított általános elvek iránt.<sup>15/</sup> A gyakorlat egysége és a nemzeti jogok differenciációja itt is a jogbiztonság hátrányára és a jobb és nemzetközi szinten tájékozottabb jogi szolgálatot, a "drága specialistákat" megfizetni képes gazdaságilag erősebb fél előnyére viaskodik egymással. Az idegen jogi megoldásokra és bírói döntésekre történő gyakori jogalkalmazói hivatkozás<sup>16/</sup> végsősoron adaptációs jelenség, amely a jog elmaradásából eredő, az egységes gyakorlat és a jogi szabályozások elkülönülése közötti ellentmondás megoldását célozza. Az alkalmazott eszköz kétségekivül az egységet segíti, értéke azonban elsősorban a jogbiztonság és a gazdaságilag gyengébb fél érdekvédelme szempontjából erősen kétséges.

A nemzetközi fuvarozás jogát több szerző emeli ki olyan példaként, ahol a jogegységesítés a tevékenység jellegéből eredően viszonylag a legmagasabb fokon áll.<sup>17/</sup> Az egységes nemzetközi jog létrehozását célzó munkálatok a tengeri fuva-

rozás területén is már viszonylag korán, a század elején megindultak, eredményeik azonban csak részlegesek és lényegesen soványabbak az egyéb fuvarozási módokra vonatkozó jogegységesítés eredményeinél. A tengeri fuvarozási szerződés nemzetközi szintű szabályozásának jelenleg egyetlen fontosabb eredménye az 1924 évi Brüsszeli Egyezmény ["Hague Rules"/, amely annakidején minden fogyatékosága és hiányossága ellenére kétségtelenül előrelépést jelentett és segítette a világkereskedelem biztonságát. Az Egyezmény csak a tengeri árutovábbítás említett ötödik módozatának megfelelő jogi formával, tehát a meghatározott áru fuvarozására irányuló, hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződéssel kapcsolatos kérdéseknek viszonylag szűk körét rendezte, a szabályozás csak a fuvarozó kötelezettségeire, felelősségére, a kimentési okokkal kapcsolatos bizonyítási teherre és a fuvarozóval szembeni kártérítési igények egyes - elsősorban időbeli - feltételeire terjed ki. Az Egyezmény fő célja ugyanis a szerződés bizonyítékaként kiállított forgatható értékpapír, a hajóraklevél hitelének a fokozása volt, amelyet oly módon kívánt elérni, hogy kötelező alkalmazást kívánó szabályokat állapított meg e forgatható értékpapírokat kiállító fuvarozó kötelezettségeinek minimumára és az áru elveszéséért vagy megsérüléséért fennálló felelőssége alóli kimentés maximumára vonatkozóan. /Az Egyezmény megalkotásának hátterében az állt, hogy a tengeri fuvarozási szerződésre és ezen belül a fuvarozó említett felelősségére vonatkozó diszpozitív szabályokat a gazdaságilag erősebb fuvarozók egyre szélesebb körben szorították ki szerződéses kikötésekkel és a felelősségkizáró és korlátozó klauzulák nagymérvű elszaporodása nemcsak a fuvaroztatói érdekek egyre súlyosabb sérelméhez, hanem a hajóraklevél hitelének és ezzel a kereskedelem biztonságának a csökkenéséhez vezetett./

A fentiek rövid összefoglalásaként megállapítható, hogy a tevékenység természetéből adódó nemzetközi jelleg a tengeri fuvarozás területén sem teremtette meg a jogi forma egységét, alapjában véve nem számolta fel a nemzeti jogok differenciált szabályozását és nem oldotta meg az ezen a területen különleges erővel feszítő általános ellentmondást. Ugyanakkor a jogegységesítés részleges eredményei és legalább ilyen mértékben az egység irányába ható nemzetközi gyakorlat és az angolszász jog erős kisugárzó hatása a differenciált nemzeti jogi szabályozások egyenetlenségeit a nemzetközi kereskedelem jogának egyéb területeihez képest fokozottabban tompítja, ami végsősoron a gazdasági tevékenység egységéből eredő követelmények által kiváltott adaptáció eredménye.

A tengeri fuvarozás szűkebb értelemben vett jogának másik sajátos vonása a fuvareshköz tulajdonából eredő erősebb gazdasági pozícióból fakad. A fuvarozási szerződéseknek általában és a tengeri fuvarozási szerződésnek is bizonyos "közszolgáltatási" jellege van, mivel a fuvarozó, legalábbis a meghatározott áru fuvarozására irányuló hajóraklevéllel igazolt ügyletek esetében, a fuvaroztatók nagyszámu és egymással kapcsolatban nem álló körének nyújt fuvarozási szolgáltatást. A tengeri árutovábbítási tevékenység említett ötödik módoszatának megfelelő szerződések feltételeit tehát a szolgáltatást nyújtó, a fuvareshköz-tulajdonosi minőségből eredően eleve erősebb helyzetben lévő fuvarozó diktálja, lényegében egyoldaluan határozza meg. A fuvarozási szerződéseknek ebben a körében tehát már a klasszikus liberalkapitalizmus korában megkezdődött a szerződési szabadság fokozatos kiszorítása a szerződési szabadságra való hivatkozás útján <sup>18/</sup>, az egyik oldal, a szolgáltatást nyújtó fél "Diktierfreiheit"-je, a másik oldal szabadságának a szolgáltatás igénybevétele,

vagy igénybe nem vétele közötti választás lehetőségére korlátozódott. A fuvarozó szerződési szabadsága ily módon egyoldalú privilégiummá válik, a fuvaroztató választási lehetősége pedig, Vékás szavaival élve, a "take it or leave it - szerény megalkuvásra készítő, nemegyszer megalázó - alternatívájára"<sup>19/</sup> fogy le. Mindez elsősorban a hajóraklevéllel igazolt szerződésekre áll, de a teljes hajó átengedésére irányuló, charter partyval igazolt fuvarozási szerződéseket sem jellemzi mindig a szerződő felek egyenlő erején alapuló tényleges egyenjogúság. A tengeri fuvarozási szerződések jelenleg tulnyomórészt szabványszerződések, a különbség elsősorban abban áll, hogy míg a hajóraklevéllel igazolt ügyletek az egyik fél kizárólagos tulsúlyán /"predominance exclusive"<sup>20/</sup> alapuló adhéziós szerződések klasszikus példái, a charter partyval igazolt tengeri fuvarozási szerződés standardizált feltételein az egyes szerződéskötések során a feleknek nemcsak elvileg, hanem az esetek többségében ténylegesen is módjukban áll módosítani, e szerződések tartalma tehát egyrészt az alapul vett mintaszerződéstől, másrészt döntően a nemzetközi fuvarpiac adott környezete által meghatározott alku eredményétől függ.

A tengeri fuvarozási szerződések jelentős körének közszolgáltatási jellege és ebből eredően az adhéziós szerződések elterjedése, tehát a nemzetközi kereskedelem jogának egyéb területeitől eltérő megközelítést igényel. Más fényben merül fel mindenekelőtt az egységes normák kialakításának jogi eszközeivel kapcsolatos alternatíva. Mint ismeretes, az egységes szabályok megteremtésének két különböző módja van: az egyik az általános feltételek, standard-szerződések egységesítésében, mintaszerződések kidolgozásában álló u.n. autonóm módszer, a másik pedig a nemzetközi kötelmeket átfogó-



an szabályozó egyezmények megteremtésének módszere. Mig egyes szerzők annak rugalmasabb, gyorsabb és hatékonyabb volta miatt az első módszert részesítik előnyben,<sup>21/</sup> más szerzők rámutatnak arra, hogy a nemzetközi kereskedelem követelte jogbiztonság szempontjait és a felek kölcsönösen kiegyenlített érdekeinek hatékony oltalmát csak az egységes nemzetközi jog létrehozása biztosítja. Eörsi felhívja a figyelmet az általa "csendes konvergenciának" nevezett autonóm jogegységesítés komoly veszélyeire és rámutat e módszer előnyberészesítésének okára is, nevezetesen, hogy a "nagymértékben nemzetközivé vált tőke számára kedvezőbb, ha maga teremti meg a nemzetközi forgalom szakmák szerint erősen differenciált egységes jogi feltételeit".<sup>22/</sup> A nemzetközi kereskedelem jogának egészére vonatkozóan úgy véljük, hogy a két módszer együttes és összehangolt alkalmazására van szükség,<sup>23/</sup> annak aláhuzása mellett, hogy primátusa a jogilag magasabb színvonalu, a szó igazi értelmében vett jogegységesítésnek, tehát a nemzetközi egyezmények kidolgozásának kell legyen. E magasabb szintű és távolabbi cél elérése azonban nagymértékben támaszkodhat az autonóm jogegységesítésre, sőt mivel a két különböző módszer között szoros kölcsönhatás áll fenn, nemcsak az általános feltételek egységesítése lehet kiindulópontja és segítője a nemzetközi egyezmények kidolgozásának, hanem a heterogén jogegységesítés időközi eredményei, a nemzetközi egyezménytervezetek is visszahatnak a nemzetközi kötelmek tartalmának általános feltételek és harmonizált vagy egységesített szabványszerződések útján történő rendezésére.<sup>24/</sup>

Ezen túlmenően azonban a nemzetközi kereskedelem egyes területein alkalmazandó jogegységesítési módszereket már a területből eredő sajátosságok figyelembevételével, differenciáltan kell megközelíteni. A fentiek, úgy véljük egyértelművé teszik, hogy a hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási

szerződések körében az egyetlen célravezető módszer az egységes nemzetközi jog megteremtése lehet. Ennek az egységes jognak pedig az egyik fél gazdasági tulereje következtében tulnyomó részt olyan kötelező alkalmazást kívánó szabályokat kell tartalmaznia, amelyek egyaránt figyelembe veszik mindkét fél jogos és méltányos érdekeit és kizárják az erősebb pozícióval való minden visszaélés veszélyét. Amíg tehát a nemzetközi kereskedelem jogának egyéb területein továbbra is a jogviszonyok tartalmának diszpozitív rendezése marad a főszabály, a tengeri fuvarozási szerződéseknek ebben a körében a kogenciának, pontosabban a fuvaroztatót védő relatív kogenciának kell adnunk elsőbbséget.

2. Az adaptáció és eszközei. A tengeri fuvarozás jogának fejlődését tehát a nemzetközi kereskedelem jogára jellemző, a jogi forma elmaradásából eredő alapvető ellentmondás határozza meg. Ez az ellentmondás lépteti működésbe a jognak a gazdasági-társadalmi viszonyokhoz történő adaptációját.<sup>25/</sup> Az adaptáció természetesen nemcsak a nemzeti jogrendszerek keretei közé szorított nemzetközi tevékenység feszültségéből táplálkozik, hanem kifejezi a burzsoá jogrendszereknek azt az alapvető ellentmondását is, amely végsősoron a termelés társadalmi jellege és a termelőerők magántulajdonán alapuló egyéni elsajátítás közötti ellentmondásból fakad. Az adaptáció eszközeire tehát az általános és a különös mozzanatok sajátos szövevénye jellemző és az alkalmazott technikák végsősoron a nemzetközi kereskedelem és ezen belül a tengeri fuvarozás területén egyaránt kapnak impulzusokat a társadalmi-gazdasági viszonyok és a rájuk vonatkozó jogviszonyok összhangjának hiányából és ugyanennek az ellentmondásnak a nemzetközi kereskedelem területén lecsapódó következményéből, azaz az egységes nemzetközi tevékenységnek a nemzeti jogrendszerek

fragmentált rendszerébe szorításából. Az adaptációs technikák tárgyalásánál az Eörsi által felépített rendszerből indulunk ki, aláhuzva egyrészt a technikák egymással szorosan összefüggő jellegét, másrészt szem előtt tartva az adott jogterület különös vonásait.

a. / A beleértelmezés

Az értelmezés különleges szerepére már utaltunk az angol-szász jog különös jelentőségével kapcsolatosan. A szerződések értelmezése e területen annyiban játszik manipulációs szerepet, hogy a jogalkalmazó az egységes nemzetközi gyakorlaton és az angol jog kétségtől erős kisugárzó hatásán épülő egységes nemzetközi tengeri fuvarozási jog fikciójához nyúl és ily módon kerüli meg az alkalmazandó nemzeti jog ellentétes tartalmu jogtételéből eredő jogkövetkezmény alkalmazását. Erre ad jó alkalmat, hogy a felek a szerződési akaratukat angol nyelven nyilvánították ki és az angol kifejezések értelmezése csak a common law-val összhangban történhet /1. 13.sz. lábjegyzet/. A bíróság azonban sok esetben túllép a felek akaratának értelmezése körén és magát az alkalmazandó anyagi jogi szabályt szorítja háttérbe. Az alkalmazandó anyagi jog tartalmaz az adott kérdésre vonatkozó jogtételt és a felek az alkalmazását eltérő megállapodásukkal a szerződésben nem zárták ki, a bírói döntés azonban mégsem ezen a jogtételel fog alapulni, hanem valamely az angol jogban tételezett elven, amelyet a bíróság a fikcionált egységes tengeri fuvarozási jog "uralkodó elvé"-nek tekint. Az egységes jog kialakulását ez kétségtől elősegíti, de legalább ilyen mértékben növekszik a jogbizonytalanság is.

Különleges jelentősége van a nemzetközi tengeri fuvarozás jogában a beleértelmezési technikáknak, amelyet egyrészt az angol jog sajátos helyzete, másrészt az a fontos szerep magya-

ráz, amelyet a beleértelmezési technika által megalapozott egyik legfontosabb jogintézmény, a "frustration" játszik.

A szerződés vétlen, a felek megállapodásában előre nem látott körülmények következtében történő meghiusulása, és ennek jogkövetkezménye, az ex nunc hatályu, automatikus szerződésmegszűnés, mint ismeretes az angol jogfejlődésben a pacta sunt servanda alaptételének lazítását célozta, amely tételt a nyers és merev common law az abszolút kötelezettségvállalás szintjére emelte. A sokat idézett Paradine v. Jane /1647/ ügyben a bérlőt arra tekintet nélkül kötelezték a bér megfizetésére, hogy őt a bérelt dolog birtokából a német herceg, Rupert kivetette, mivel a bérfizetési kötelezettség - mint a szerződésben vállalt kötelezettségek általában - abszolút jellegű és mentesítést kizárólag azok a körülmények eredményezhetnek, amelyekhez a felek a szerződésükben kifejezetten és előre ezt a hatást fűzték.<sup>25/</sup> Amikor Blackburn bíró 1963-ban az abszolút kötelezettségvállalás tételét az elé került ügyben<sup>26/</sup> tarthatatlannak érezte, de egyuttal a common law szellemével nem látta összeegyeztethetőnek az impossibilium nulla est obligatio kontinentális jogrendszerekben már régen elfogadott tételét, feltehetően nem gondolt arra, hogy az "implied condition" elvének felállításával legalábbis potenciálisan nagyobb rést üt a pacta sunt servanda, a szerződések szentségének elvén, mint a lehetetlenülés mentesítő hatásának jogtételkénti elismerésével. A frustration kialakulásának azonban a Taylor v. Caldwell ügyben hozott döntés csak egyik gyökere. A doktrína végigvonul a tengeri fuvarozási ügyekben hozott döntéseken is, amelyeknek lényege, hogy a bíróság az egyik fél vétkes vagy vétlen szerződésszegését, elsősorban késedelmét olyan súlyosnak találta, hogy az meghiusítja a vállalkozás kereskedelmi célját. Az ilyen "inordinate

delay" a másik felet mentesíti a kötelezettségének a teljesítése alól és egyben feljogosítja őt a szerződés "frustration" -jából eredő kárának a követelésére.<sup>27/</sup> A fordulatot kétségkívül a Taylor v. Caldwell hozta. A frustration itt, mint a szerződés vétlen és előre nem látott meghiusulása jelenik meg, amely a szerződés megszűnését eredményezi azon az alapon, hogy az ebben a kérdésben ténylegesen hallgató felek, ha nem is gondoltak erre, nyilvánvalóan egyet kellett, hogy értenek az előállott körülmény szerződésmegszüntető hatályában. A szerződésnek a felek szerződésbe értelmezett akaratán alapuló automatikus és jövőre szóló megszűnése tehát három gyökérből nőtt ki; - a "frustration" mint a vállalkozás kereskedelmi meghiusulása, az említett tengeri fuvarozási ügyekben jelent meg, azt a szerződésszegéstől elválasztva és a felek hipotetikus akaratára építve először a Taylor v. Caldwell döntés alkalmazta, majd a célmeghiusulás tágabb értelmet és a jogkövetkezmények további finomítást kaptak a szerződések széles körére kisugárzó u.n. "koronázási ügyekben".<sup>28/</sup>

A szerződés fennállásának a felek szerződésében nem szereplő alapvető körülmények változatlanlanságától való feltételezésének gondolata mindazonáltal nem Blackburn-től származik és mégcsak nem is az angol jogterületen jelenik meg először. Az alapvető körülmények változatlanlanságának hallgatólagos feltételezése az akarat elv előtérbe helyezésének származékaaként a "Voraussetzung" tanában már Windscheid-nél megjelenik. Az "eigentliche Wille" kutatásának természetes következménye, hogy a felek a szerződésük teljesítését ki nem mondott feltételhez /"unentwickelte Bedingung"/ fűzték, amelynek hiánya vagy megdőlte nem eredményezi ugyan a szerződés automatikus megdőlését, de a feltételezésében csatlakozott fél a szerződés felbontását /Aufhebung/ követelheti.<sup>29/</sup> Mig



a német jogtudomány a clausula rebus sic stantibus tételének a Windscheidi "Voraussetzung" tanban felbukkanó formáját évtizedekkel később Oertmann "Geschäftsgrundlage" elméletébe transzponálta, a joggyakorlat pedig elsősorban a BGB 275. §-ában foglalt tételes jogszabály alkalmazását szélesítette messze az eredetileg célzott joghatáson túl, /"wirtschaftliche Unmöglichkeit"/, az "unentwickelte Bedingung" eredeti gondolata nyilván nem tudatosan, más gondolkodási és fogalomrendszerben Blackburn hires döntésében kap a jogalkalmazásban helyet. Az angol gondolkodásmód szerint voltaképpen nincs másról szó, mint a szerződés értelmezéséről, /bár az "interpretation" szó helyett itt a nehezen fordítható, de az annál feltétlenül többejt jelentő "construction" kifejezés a helyesebb/, amelynek eredménye, hogy a bírő gyakorlati következményében a szerződési jog diszpozitív szabályainak alkalmazásához hasonlóan, nem létező kikötésekkel egészíti ki a szerződés tartalmát. Windscheid jóslata tehát, amely szerint a "stillschweigend erklärte Voraussetzung", ha az ajtón kidobják, az ablakon tér vissza, nem bizonyult teljesen alaptalannak. 30/

Az "implied term" technikája hosszú évtizedeken keresztül kizárólagos alapja volt a "frustration" alkalmazásának és a bírői indokolások nem jelentéktelen része még ma is ezzel a nyilvánvaló fikcióval magyarázza a szerződés automatikus megszűnését. A frustration intézményének alapja ma sincs tehát egyértelműen tisztázva, a szerződés automatikus megszűnésének a megállapítása és ennek elvi megokolása ma is kizárólag a bírői mérlegelés körébe esik. Jogszabályi rendezést ugyanis - számotvetve a szabályozatlanságból eredő anomáliákkal - csupán a "frustration" következtében beálló ex nunc hatályu szerződésmegszűnés jogkövetkezményei kaptak az 1943 évi Law

Reform /Frustrated Contracts/ Act-ban. /L.VI.fejezet/

A "frustration"-t a felek szerződésbe értelmezett akaratára, tehát egy nyilvánvaló fikcióra alapozó álláspont a bírói döntések hosszú során huzódik végig és az ez elméletből sem tűntek még el a jogintézmény szubjektív megközelítését valló álláspontok.<sup>31/</sup> Az "implied term" tétele a híres "The Moorcock"-ügyben általános érvényű megalapozást kapott, így bizonyos értelemben a "frustration"-nak a beleértelmezés fikciójára építését a Moorcock-ban lefektetett általános elv specifikus érvényesítésének lehet tekinteni. Az itt lefektetett általános elv lényege, hogy a szerződésbe értelmezett kikötés "minden esetben a felek vélelmezett akaratán és a józan észen alapul". A következtetésnek, amelyet a jog abból vezet le, aminek nyilvánvalóan a felek akaratának kellett lennie, az a célja, hogy az ügylet hatákonyságát biztosítsa és megakadályozza a "consideration" hiányát, amellyel egyik fél sem számolhatott.<sup>32/</sup> Az ékesszólóan megmagyarázott elv alkalmazása azonban a gyakorlatban távolról sem problémamentes. A beleértelmezési technikára is áll az a megállapítás, amely szerint az angol jog történetében a felek akaratának értelmezésén alapuló szabályok sokszor bizonyultak mesterkéltebbnek, mint a jog lefektetett szabályai.<sup>33/</sup> A joggyakorlatnak a beleértelmezéssel kapcsolatos ingadozásai, amelyek jórészt abból erednek, hogy a jogalkalmazó másnak kénytelen tekinteni egy jogi jelenséget, mint amely az valójában,<sup>34/</sup> természetszerűen a "frustration" kérdésében is éreztették hatásukat. Az angol jog ennek ellenére hosszú ideig előnyben részesítette és részben ma is előnyben részesíti ezt a burkolt, kényszeredett adaptációs technikát az abszolút szerződés anakronisztikus elvének a módosítására és enyhítésére, amelynek lényege Lord Simon meg-

fogalmazásában, hogy a szerződés nem azért szűnik meg, mert a bíróság ezt a mérlegelési jogkörében igazságosnak és észszerűnek ítéli, hanem azért, mert a szerződés annak helyes értelmezése alapján az alapvetően megváltozott helyzetre nem alkalmazható<sup>35/</sup>. A pacta sunt servanda és a szerződési szabadság szentsége tehát névlegesen változatlan marad, a bíróság nem tesz és nem tehet mást, mint helyesen értelmezi a felek szerződési akaratát.

A beleértelmezési technika ellenfelei közül Lord Wright határozza meg a legvilágosabban az "implied term" lényegét és egyben beilleszti azt a manipulativ adaptáció más teremtményeinek rendszerébe. Szerinte az "implied term" nem más, mint egy jótékony és elegáns fikció, amely pótolni hivatott a bíróság szerződést megszüntető hatalmának a hiányát.<sup>36/</sup> A doktrínát mégis maga a bíróság alakította ki, éppen úgy, ahogy kifejlesztette a vétkes károkozásért fennálló általános felelősség szabályait vagy a jogalap nélküli gazdagodás visszatérítésének kötelezettségét. A "frustration" ezek szerint egy olyan sajátos eszköz, amellyel a szerződéses kötelezettségvállalás abszolút szabályai összeegyeztethetők az igazságosság megkövetelte különleges kivételekkel.<sup>37/</sup> Szemléletesen leplezi le az "implied term" hipotézisét Lord Radcliffe is, amikor rámutat, hogy a doktrína elválasztja a felek szellemét a valóságos személyüktől és ez utóbbi helyébe a "fair and reasonable man" általános alakját helyezi, ami nem képvisel mást, mint az igazság antropomorf koncepcióját.<sup>38/</sup> Az "implied term" fikciója ellen szól a jelenkor vitathatatlanul legkiemelkedőbb bíró-egyénisége is, Lord Denning, aki úgy véli, hogy ezt a tételt ma már mindenki vagy legalábbis majdnem mindenki elejtette abból az egyszerű okból, hogy az nem igaz.<sup>39,40/</sup>

Az "implied term" éles bírálata nyomán annak helyébe lassan beszivárognak a szerződés alapjával és a szerződés identitásával kapcsolatos teóriák. A Geschäftsgrundlage Oertmanni tanára emlékeztető, a szerződés alapjának eltűnésére vonatkozó tétel sajátos átmenetet jelent a felek akaratának kutatásán alapuló szubjektív megközelítés és a szerződés alapvető megváltozására vonatkozó objektív megközelítés között.<sup>41/</sup> A közös lényeg az, hogy a beleértelmezési technika a bíróság által alkalmazandó jogtétellé alakul és bár a döntést a felek akaratához fűző köldökzsinórt nem vágják el teljesen, fokozatosan kibontakozik az új "rule of law", amelynek már nincs szükséges az "implied term" fikciójára és az objektív körülmények bírói mérlegelésétől függően nyer alkalmazást. Figyelemreméltó, hogy a gyakorlati eredmény szempontjából az "implied term" és a "rule of law" alkalmazása általában /de korántsem mindig!/ nem vezet lényeges különbségekre.<sup>42/</sup> Hasonló a helyzet tehát, mint a "fundamental breach" szubjektív /rule of construction/ és objektív /rule of law/ elméleti megalapozásával /l. 94. old./ vagy az alkalmazandó jognak a felek hipotetikus akaratára történő visszavezetésével, illetve a jogügylettel a legvalóságosabb kapcsolatban álló jogrendszer meghatározásával kapcsolatosan. /l. 226. old./ Az angol jog tehát a mai napig nem foglalt állást egyértelműen a felek hipotetikus akaratának kényszeredett kutatásán alapuló felemás adaptációs technika alkalmazása és az új jogtételek lefektetése között. A gyakorlati következmény általában valóban azonos vagy hasonló és ami feltétlenül megmarad, az a bírói döntések előzetes felmérésének messzemenő elnehezülése, röviden a jogbizonytalanság. Ezen a jogbizonytalanságon a legszebben és legfrapánsabban fogalmazott bírói indokolások sem segítenek, hiszen az utóbbi években éppen a Court of Appeal-hez önszántából ragaszkodó Lord Denning jó-



néhány ítéletét változtatta homlokegyenest ellenkezőjére a House of Lords függetlenül attól, hogy a lordok álláspontja is gyakran öt különböző ágra bomlik és az eltérő tartalmu indokolások eredményének ugyszólván véletlen egybeesése jelent a jogfejlődés jövőjére nézve meghatározó jellegű precedenst.

A beleértelmezési technikával mutat bizonyos rokonságot, legalábbis annak szubjektív megalapozása esetén a "fundamental breach" bírói gyakorlat kialakította viszonylag új doktrínája, amelynek lényege, hogy ha valamelyik fél szerződésszegése magának a szerződésnek az alapvető célját hiúsítja meg, a szerződésszegő fél nem hivatkozhat a szerződés egyéb kikötéseire, azaz nem részesülhet ezeknek a kikötéseknek, például a felelősségkizáró vagy felelősségkorlátozó klausuláknak a kedvezményében. A "fundamental breach" doktrínája a tengeri fuvarozási szerződésekkel kapcsolatos ügyekben alakult ki,<sup>43/</sup> ami újabb példája annak a különleges megtermékenyítő szerepnek, amelyet az angol jogban a tengeri fuvarozási szerződés mindig is játszott és amely igen jelentős mértékben hat ma is a szerződések általános szabályaira és jogintézményeire. Cheshire és Fifoot szerint először a bíróság egy hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződésből eredő ügyben /Thorley v. Orchis SS.Co.Ltd., 1907/ szögezte le, hogy a szerződésben előírt fuvarozási utvonaltól alapvetően eltérő fuvarozó eljárása / az u.n. deviation/ nem a szerződés teljesítésének, hanem valami alapvetően másnak /"but something fundamentally different"/ tekintendő és ezért a fuvarozó nem hivatkozhat a hajóraklevélben szereplő felelősségkizáró kikötések kedvezményére.<sup>44/</sup>

A Thorley v. Orchis döntés azonban nem a "fundamental breach"



doktrinájának alkalmazása, hanem annak az elvnek, amely szerint a már szerződésszegésben lévő fél mindazoknak a körülményeknek a kockázatát viselni köteles, amelyekről nem tudja bizonyítani, hogy azok a szerződésszegés hiányában is bekövetkeztek volna. /Mint ilyen, egyébként nem tekinthető első esetnek sem, mert a joggyakorlat az elvet legalább 1830 óta alkalmazza, azaz megfosztja a kimentő kikötések kedvezményétől azt a fuvarozót, aki indokolatlanul eltért a szerződésben előírt utvonaltól./ A "fundamental breach" - nem tiszta formában - a Glynn v. Margetson /1893/ ügyben jelent meg, itt ugyanis a bíróság magának a deviációs klauzulának az alkalmazását tagadta meg, azon az alapon, hogy a fuvarozó által kikötött széleskörű eltérési lehetőség magába a szerződésbe, annak lényeges kikötéseibe ütközik. A későbbi döntések - elsősorban a Haqji Ali Akbar v. Anglo-Arabian Co./1906/ - már kifejezetten azzal utasítják el a széleskörű deviációs kikötések elismerését, hogy azok érvényesítése magát a szerződést hiusitaná meg.<sup>45/</sup> A doktrina viszonylag hosszú ideig csak a tengeri fuvarozási ügyekben érvényesült, később áttért a leletre, majd a Karsales /Harrow/ Ltd. v. Wallis ügyben 1956-ban nyert először alkalmazást a vételi szerződésre.<sup>46/</sup> /A szóbanforgó vételi ügylet eladója gépkocsi gyanánt motor nélküli karosszériát adott el. Az átvételt megtagadó vevőnek a bíróság igazat adott annak ellenére, hogy az eladó a szerződésben a gépkocsi állapotával kapcsolatban lényegében minden kötelezettséget és felelősséget kizárt./<sup>47/</sup> Ez az 1956-ban hozott döntés a fundamental breach doktrináját egyértelműen "rule of law"-nak tekintette, a felek szerződési akaratára egyáltalán nem hivatkozott. A doktrina még erőteljesebb kifejezést kapott egy 1962-ben, majd egy 1963-ban hozott döntésben,<sup>48/</sup> amely utóbbi esetében az eladott gépkocsi a műszaki hibák miatt "totally unroadworthy"-nak bizonyult. /A Court

of Appeal mindenesetre itt már leszögezte, hogy határesetről van szó, amellyel érzékeltetni kívánta a fundamental Breach alapján történő bírói beavatkozás korlátait. / Az újabb fordulatot 1966-ban ismét egy tengeri fuvarozási ügyben hozott döntés jelentette, amely egyben jól példázza a precedenseken alapuló bírói esetjog és általában a bírói jogfejlesztés komoly hátrányait. A Suisse Atlantique Societe d'Armement Maritime S.A. v. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale ügyben a felek ugyanis teljesen szokványos és eredményében egyértelműen előrelátható vitát vittek a bíróság elé, amelynek lényege az volt, hogy a hajótulajdonos a fuvaroztató szerződésszegésére hivatkozva azzal a megokolással állt el az egész hajó átengedésére irányuló charter partyval igazolt tengeri fuvarozási szerződéstől, hogy a fuvaroztató túllépte a szerződésben előírt rakodási időt. A szerződés erre az esetre naponta meghatározott összegű általánysértéért /liquidated damages/ írt elő, amelynek, mint látni fogjuk /l. V. fejezet/ egyik lényeges funkciója és joghatása éppen az, hogy ez a jogosulttárs késelem nem jogosíthatja fel a kötelezettet a szerződéstől történő elállásra. A Court of Appeal a hajótulajdonos nyilvánvalóan alaptalan keresetét a precedensek hosszú és töretlen sorára hivatkozva elutasította<sup>49/</sup>, a felperes azonban a House of Lords-hoz benyújtott fellebbezésében az ügynek új irányt adott, döntően a fuvaroztató "fundamental breach"-ére hivatkozott és ebből kívánta levezetni, hogy a hajóállásfényre vonatkozó kikötés kedvezményében az alperes nem részesülhet. A House of Lords ezt az érvelést komolyan vette, hosszú indokolásban foglalkozott a "fundamental breach" doktrínájának genezisével és jogi természetével és mindezek alapján utasította el ismételtén a felperesi keresetet.<sup>50/</sup> A teljesen nyilvánvalónak tűnő konkrét ügy ezzel rendezést nyert, de ugyanakkor a fundamental breach doktrínája - a teória ellen-

zőinek nagy öröme - súlyos csapást kapott. A tétel ellen-  
zői ugyanis a "fundamental breach" doktrínájában a szerző-  
dési szabadság elvének önkényes megsértését látták és hang-  
súlyozták, hogy a bíróságnak a legegyszerűbb és a másik fél-  
re súlyosan hátrányos kimentő kikötéseket is érvényesnek kell  
tekintenie, függetlenül attól, hogy ezek szabványszerződésben  
szerepelnek-e vagy sem.<sup>51/</sup> A Suisse ügyben hozott indokolás  
ugyanis leszögezi, hogy a fundamental breach nem "rule of law"  
hanem "csak" "rule of construction" és mint ilyen, alapját  
kizárólag a felek akaratából, illetve ennek értelmezéséből  
nyerheti. Érzékeny visszalépésről van tehát szó mind a szab-  
ványszerződések visszaéléseivel szembeni birói oltalom, mind  
pedig egy fejlettebb és a jogbiztonság szempontjából némileg  
megnyugtatóbb adaptációs technika alkalmazása szempontjából.  
Az eredmény az volt, hogy az angol bíróságok négy éven ke-  
resztül jóformán egyáltalán nem mertek a fundamental breach  
doktrínájához nyulni, bár elvileg erre annak "rule of con-  
struction"-kénti felfogása is lehetőséget adott volna. A doktri-  
na továbbfejlesztésének f malát csak 1970-ben vette fel is-  
mét egy vállalkozási és egy vételi ügyben hozott döntés,<sup>52/</sup>  
amely a szerződésekben szereplő kikötéseket érvénytelennek  
és egyben a másik fél elállását megalapozottnak tekintette.  
A döntések lényege, hogy a szinallagmatikus szerződés kimen-  
tő kikötéseiben az alapvető szerződésszegésért nem lehet ki-  
zárni a felelősséget, kivéve ha a bíróság azt állapítja meg,  
hogy a feleknek egyáltalán nem állott szándékukban szerződés-  
es kapcsolatot létrehozni. Hogy mi tekinthető "fundamental  
breach"-nek, az a szerződés értelmezésének a kérdése /"must  
be ascertained as a matter of construction"/, de az ilyen  
szerződésszegésért való felelősség kizárásának a szinallagma-  
tikus szerződésekre vonatkozó általános jogtétel állja ut-  
ját.<sup>53/</sup> A "rule of construction" és a "rule of law" megköze-

litések közötti vita tehát salamoni módon nyert eldöntést, ami egyben annak is biztosítéka, hogy mindkét álláspont képviselői egyforma következetességgel állithatják, hogy a döntés őket igazolta. A "fundamental breach" doktrínája is mutatja tehát, hogy milyen nehéznek bizonyul az angol jogban a beleértelmezési technika fikciójától, minden jogkövetkezménynek a felek szerződési akaratára történő erőltetett és kényszeredett visszavezetésétől megszabadulni.

b./ A kereskedelmi szokás

A beleértelmezési technikák szinte észrevétlenül vezetnek át olyan adaptációs eszközökbe, amelyek lényege már nem a jogtételek manipulálásában, hanem a "jog perifériára sorításában" áll. Az ezekhez az eszközökhöz tartozó kereskedelmi szokások különleges szerepe a tengeri fuvarozási jog területén a jogfejlődés egész történetében közismert. A szerződésekben szereplő egyes kikötések mind gyakrabban jelennek meg, fokozatosan tipikussá, majd később általánosan alkalmazottá válnak. Az általánosan alkalmazott kikötések fokozatosan - és pedig a szokás köntösében - beszűrődnek a jogba, azaz a bíróságok "az általában megnyilvánuló szerződési akaratot szerződési kizárás hiányában átviszik az egyes szerződésre",<sup>54/</sup> tehát attól függetlenül alkalmazzák, hogy az adott kikötés szerepel-e a szerződésben vagy sem. Ezzel egyidejűleg a szokás kilép az ezen a területen feltétlenül hasznos és pótolhatatlan secundum legem funkcióból és praeter legem szerepet kap. A praeter legem és a contra legem szerep közötti határvonalat viszont éppen a felek szerződési akaratára történő visszakapcsolás lehetősége teszi elmosódottá, hiszen a felek akarata erősebb a diszpozitív jogtételnél is. A contra legem szokáshoz tehát értelmezési uton is el lehet jutni, annak ellenére, hogy az angol jog például tagadja a jogszabályok tar-

talmával ellentétes, ex proprio vigore érvényesülő objektív preaeter legem és contra legem szokás létjogosultságát.

A szokás jogforrás jellegével kapcsolatos elméleti álláspontokra, valamint a jogszokás és a tényleges szokás német megkülönböztetésével kapcsolatos kérdésekre történő kitérés nélkül kiindulópontként elegendő leszögezni, hogy a szokás, mint jogforrás ma valamennyi burzsoá jogcsoportban alapvetően másodlagos és alárendelt szerepet játszik. A szokás jogforrási jellegét ugyan az EGBG második cikke, amely szerint a BGB értelmében minden jogi norma /tehát a szokásjog is/ törvénynek minősül, a történeti iskola befolyásának eredményeként elismeri, a gyakorlatban már régen nem érvényesül az az elv, hogy a törvény, és a szokásjog azonos jogforrási rangot élvez.<sup>55/</sup> Az angol jog sem szokásjog, hanem nagyjából részben bírói alkotás. René David is nyomatékosan aláhúzza, hogy az angol jog normái szokásjogi jellegüket már régen elvesztették, mivel beépültek a precedensekbe, illetve a törvényekbe és ily módon írott jogtétellé váltak.<sup>56/</sup> A kontinentális burzsoá jogrendszerekkel szembeni különbség tehát elsősorban abban áll, hogy míg ezekben a jogszabályban rögzített normák tengeréből emelkednek ki a joggyakorlat által kifejlesztett jogtételek szigetei, addig az angolszász jogokban a joggyakorlat által kialakított, elsődleges jogforrási szereppel bíró esetjogi normák tömegét tartják - egyre terjedő körben - az egyébként döntően a joggyakorlat tétteleit magukba építő/"consolidated"/ törvényi szabályozások foltjai. A szokás alapvetően másodlagos szerepére vonatkozó tétel véleményünk szerint általánosságban a nemzetközi kereskedelem jogára is érvényes, azzal a jelentős hangsúlybeli eltolódással, amely a szokás szerepének javára ezen a területen kétségtelenül fennáll.<sup>57/</sup> Ugyanez vonatkozik a tenge-



ri fuvarozás jogára is, ahol a lex mercatoria kereskedelmi gyakorlatban gyökerező szokásjogi normáinak maradványaként nem vitásan fontos szerepet játszanak a szokásjogi szabályok.

Az objektív szokás elismerésének és annak contra legem funkciója elfogadásának legmarkánsabb példáját a skandináv jogok szolgáltatják. A skandináv tengerhajózási törvény, hasonlóan az egységes skandináv vételi törvényhez, a szokásnak előjogot biztosít magának a jogszabálynak a rendelkezéseivel szemben is. Az első cikkben rögzített tételt a tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozó fejezet bevezető rendelkezései külön megismétlik, amikor kimondják, hogy a fejezet szabályai nem alkalmazandók annyiban, amennyiben azok a szerződéssel vagy a szokással ellentétben állnak. A törvény rendelkezései után, de objektív alapon, ex proprio vigore rendeli alkalmazni a kereskedelmi szokást a hajóbérleti és tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozó 1966.évi francia törvény is. /A francia jog egyébként általában csak az u.n. szubjektív, tehát a diszpozitív jog szerződési félretételén alapuló szokást ismeri el, az 1966.évi törvény tehát elismeri és kifejezésre juttatja azt a fokozott szerepet, amelyet a kereskedelmi szokás a tengeri árutovábbítási tevékenység területén játszik./ A felek akaratától független, objektív szokás elismerését mondta ki egyébként a Hágai Egységes Vételi Törvény is, ezt azonban a nemzetközi vételre vonatkozó UNCITRAL egyezménytervezet csak a felek által kikötött vagy hallgatólagosan kikötött /feltéve ez utóbbi esetben, hogy az általánosan elismert és alkalmazott szokás ismerete a felektől elvárható volt/ szokás elfogadására szűkíti le.<sup>58/</sup> A témánk szempontjából elsősorban lényeges angol jog elvileg csak a szubjektív, tehát a felek akaratára valamiként visszavezethető, a szerző-

désbe "inkorporált" szokást rendeli alkalmazandónak.<sup>59/</sup> A gyakorlatban viszont ennek az elvnek az értékét a szerződési akaratra visszavezethetőséggel szembeni messzemenő "liberalizmus" erősen viszonylagossá teszi. A pusztán kereskedelmi gyakorlattól egyébként elvileg megkülönböztetendő /a gyakorlatban persze ez sem olyan egyszerű feladat/ szokás ugyanis hozzátehet a szerződés kikötéseéhez, feltéve, hogy a felek ennek az ellenkezőjéről nem rendelkeztek kifejezetten.<sup>60/</sup> A szokás ennek megfelelően azt a félt is kötheti, aki azt nyilvánvalóan nem ismeri feltéve, hogy általános és közismert /"general and notorious"/ szabályokról van szó.<sup>61/</sup> A joggyakorlat ezen túlmenően a szokás alkalmazásának további kritériumait is kidolgozta, ezeknek azonban egyike sem szolgál olyan biztos iránytűként, amelynek segítségével a felek akárcsak viszonylagos bizonyossággal is előre felmérhetik a vitájukat elbíráló bírói döntést. A szokásnak határozott tartalmúnak és egységesnek <sup>62/</sup> /"definite and uniform"/ kell lennie, a szokástól eltérő szerződési kikötések gyakorlata általánossá válás esetén például alkalmas arra, hogy ezt a kritériumot lerombolja, és ezzel a szokás alkalmazását kizárja.<sup>63/</sup> A szokás ezen túlmenően nem lehet igazságtalan vagy ésszerűtlen,<sup>64/</sup> /"unjust or unreasonable"/ és nem lehet ellentétes valamely jogtétellel. Ez utóbbi alapon mondta ki például egy 1802-ben hozott döntés<sup>65/</sup>, hogy a fuvarozót a szokásból eredően megillető zálogjog háttérbe kell szoruljon az akkor még precedensekben rögzített<sup>66/</sup> eladói árumegállítási joggal /"right of stoppage in transitu"/ szemben. Magától értetődő további kritériumok, hogy a szokás a szóbanforgó ügyletre vonatkozzon és ne álljon ellentétben a szerződés tartalmával.<sup>67/</sup> Ez utóbbi kritérium persze felveti a szokásnak és közeli rokonának, az "implied term"-nek a viszonyát. A két adaptációs technika kapcsolata egyébként is érthetően

nehézségeket vet fel, az elhatárolás kérdésére adott válasz általában az, hogy az "implied term" esetében a felek valószínű akaratáról van szó, míg a szokás alkalmazásához, valamennyi kritérium megléte esetén ennek az akaratnak a vélelmezésére sincs szükség.<sup>68/</sup> Ez viszont azt jelenti, hogy az "implied term"-mel szembeni elhatárolás úgy tűnik kiugratta az objektív és a felek akaratával semmi kapcsolatban sem álló szokás nyulát a bokorból.

Mivel a beleértelmezés alapjában véve a tisztességes és ésszerűen eljáró fél absztrakt, "antropomorf" kategóriáján alapul, kizárólag a bírói mérlegelés, ha úgy tetszik, önkény függvénye, hogy a bíróság döntését a szokásra, vagy pedig az azzal adott esetben ellentétes irányu "implied term"-re alapozza-e. Az angolszász jogterület egyébként olyan döntéseket is ismer, ahol a bírói döntés a szerződés kifejezett és világos kikötésével szemben adott a szokásnak, sőt a pusztán kereskedelmi gyakorlatnak elsőbbséget. Honnold ismerteti például azt az 1944-ben hozott amerikai ítéletet, ahol a bank fizetési kötelezettsége annak ellenére nyert megállapítást, hogy az eladó a szerződés kifejezett előírásával ellentétben nem tudott teljes sorozat /"full set"/ hajóraklevelet fizetési okmányként bemutatni. A bíróság ugyanis a felperes által bizonyítottanak fogadta el, hogy ilyen esetekre nézve olyan általános és egységes szokás áll fenn, amely szerint a bank köteles a jogosult által az okmányok hiányos voltából eredő következmények átvállalását tartalmazó garancialevelet elfogadni.<sup>69/</sup>

A tengeri fuvarozás területén különleges jelentőségük van az u.n. helyi szokásoknak, amelyek körében elsősorban a kikötői szokásoknak van nagyon fontos gyakorlati szerepük. A felek ugyanis sok kérdésben igen gyakran maguk hívják

fel a helyi, kikötői szokásokat és nyugodtan állitható, hogy e helyi szokások kiegészítő, hégagpótló szerepé nélkül elsősorban a charter party-val igazolt tengeri fuvarozási szerződések körében nagyon nehéz lenne a szerződésnek teljes tartalmat adni. Érdekes, hogy a tevékenység nemzetközi jellegéből adódó követelményekkel általában számotvető angol jog mutat vonakodást az idegen kikötők idegen szokásainak az elismerésével kapcsolatban, és csak akkor alkalmazza azokat, ha a helyi szokások a kereskedelem adott ágában általánosan elismertek<sup>70/</sup> /"recognised throughout the trade"/.

A kereskedelmi szokás tehát objektív vagy szubjektív alapon, de kétséggel erősen színezi a nemzetközi kereskedelem jogának ezt a különös területét. Alapvetően adaptációs célokat szolgál, mivel végsősoron az egységes nemzetközi gyakorlat és a nemzeti jogrendszerek keretei közé szorított jogi szabályozások közti feszültség oldására, tompítására irányul. Elsősorban a secundum legem szokás pozitív szerepének az elismerése mellett azonban erősen meg kell kérdőjeleznünk ennek az adaptációs eszköznek a nemzetközi kereskedelem jogbiztonsága szempontjából játszott pozitív szerepét. A hatékonyság is kétséges, mivel a nemzeti fórumok saját jogrendszerükbe építik be döntéseiken keresztül a feltételezett univerzális és egységes normákat, ami egyben azt jelenti, hogy a jogrendszerek közötti strukturális és fogalmi eltérések ezt az univerzálisnak feltételezett norma-anyagot a saját jogi struktúra és fogalmi rendszer prizmájára vetítik, ami a jogkövetkezményeket ismét csak különböző irányokba veri vissza.

#### c. / A szabványszerződések

A tengeri fuvarozás egységes jogi közege megteremtésének messze a leghatékonyabb adaptációs eszköze a szabványszerző

dések széleskörű elterjedése és általánossá válása, amely egyidejűleg a jog perifériára szorítási folyamatát is jelentí.<sup>71/</sup> A szabványszerződések ugyszólván kizárólagossá válása indítja például Ramberget arra a megállapításra, amely szerint nem tekinthető tulzásnak, hogy a Brüsszeli Egyezmény kogens szabályai által fedett körtől eltekintve valamennyi nemzeti tengerhajózási törvény rendelkezéseit minden fontosabb vonatkozásban háttérbe szorították vagy módosították az angol nyelven szövegezett és az angol jogi gondolkodásból táplálkozó standard kikötések.<sup>72/</sup> Bár a megállapítás közeljár az igazsághoz, a gyakorlat tapasztalatai mégis azt mutatják, hogy a nemzeti törvényhozások differenciált jogi szabályozásai a standard klauzulák kétségkívül vastag rétege alatt tovább élnek, sőt helyenként és időnként sokszor éppen a lényegesebb kérdésekben a felszínre bukkannak. Ez persze nem csökkenti a szabványszerződések viszonylag önálló életet élő és a konvergencia irányába mozgó feltételeinek különleges jelentőségét.

A szabványszerződések valóban messzemenően kiszorították a nemzeti jogok diszpozitiv szabályait és ezzel alapvetően módosították a szerződés feleinek érdekhelyzetét. Az angolszász jogokban például az u.n. "common carrier" szigorú felelősségét a fuvarozás során keletkező árukárokért, amelyet csak néhány szűk körű kimentési ok<sup>73/</sup> bizonyításának lehetősége enyhített, az egyre szaporodó és szélesebb körű kimentési kikötések következtében a vétkes felelősségnél is messze enyhébb felelősségre fogyasztotta le. A kazuisztikus és gyakran egymást átfedő kimentő kikötések alkalmazására és szaporítására egyébként a feleket a common law abszolút szerződésfelfogása is ösztönözte, hiszen a kötelezettség vétlen lehetetlenülésére hivatkozó fél érvelését már a Paradine v. Jane ügyben is az-



zal háritották el, hogy a szerződés megkötésekor módjában állott volna ezekre a körülményekre gondolni és a kérdést a szerződésben rendezni. A common law másik két abszolút természetű előírása a tengeri fuvarozóval szemben az, hogy a fuvarszköz feltétlenül tengerképes /seaworthy/ legyen<sup>74/</sup>, és hogy a fuvarozó a vállalkozást a szerződésben előírt, ennek hiányában a szokásos és ésszerű utvonalon, az ettől való eltérés és ésszerűtlen késedelem nélkül köteles teljesíteni.<sup>75/</sup> A tengeri fuvarozók a hajó tengerképességének abszolút kötelezettségét vagy a tengerképesség érdekében kifejtendő kellő gondosság kötelezettségére módosították vagy egyszerűen minden ezzel kapcsolatos szerződési ígéret, "vállalás" tételét kizárták. Az utvonal betartásának kötelezettségét tehát az attól való eltérés tilalmát pedig az egyre szélesebb körű "deviation", "liberty", "scope of voyage", és más hasonló klauzulák oldották fel, amelyeknek legszélsőségesebb formája, hogy a fuvarozó bármikor és bármilyen okból módosíthatja a fuvarozási utvonalat és ebben legfeljebb a szerződés fennállásának elvi határa, a tengeri fuvarozás területén kialakult "fundamental breach" doktrínája jelenti a végső korlátot. Ezzel párhuzamosan jelennek meg és válnak általánossá a késedelemért fennálló mindenfajta felelősséget kizáró kikötések.

A fuvarozói kötelezettségvállalás zsugorításával egyidejűleg terjednek el a szabványszerződésekben a feltételeket diktáló fél helyzetének egyoldalú javítását célzó további kikötések, így a fuvardíj előre fizetése és a vállalkozás meghiúsulása esetére vissza nem fizetendő volta /tehát az u.n. "freight risk" teljes átháritása a fuvaroztatóra/, a fuvarozót megillető széleskörű és a lehető legkevesebb feltételhez fűzött zálogjog, a fuvarozó szempontjainak leginkább megfelelő joghatósági és választottbíróági kikötések, stb.

A kialakult kép jellemzésére Eörsi megállapítását idézzük: "A valóságban azonban a "hivatalos" jog bizonyos tételei intézményesen, egyformán mellőzésre kerülnek, "a hivatalos" jog bizonyos szabályaiból egyformán, intézményesen periférikus kivételek lesznek, a "hivatalos" jogban nem ismert megoldások általánossá válnak, és ennek során - elsősorban a gazdasági tulerő hatására - teljesen felborul az az érdekviszony, amelyet a szabályozás során a "hivatalos" jog meg akart valósítani: az egyik pozíció az idevágó szerződésekben intézményesen leromlik, a másik megjavul."<sup>76/</sup>

Mindez természetesen a szerződési szabadság alapján és jegyében történik, az eredmény viszont az, hogy a szerződési szabadság magamagát falja fel. A tengeri fuvarozás körében alkalmazott szabványszerződések tehát kettős adaptációs igényt elégítenek ki. Egyrészt csökkentik "a burzsoá magántulajdon egyik inherens következményét: a szerződési szabadságot"<sup>77/</sup>, és egyben kifejezik a termelőerők és a termelési viszonyok közötti, a jog szférájában szekunder módon jelentkező<sup>78/</sup> ellentmondást, másrészt a megközelítően azonos vagy hasonló szövegezésű, az angol jogi gondolkodásban gyökerező, standard klauzulák egyaránt szorítják perifériára a differenciált nemzeti jogi szabályozások artikulált rendszerét és törlik át az egységes nemzetközi tevékenységet zavaró nemzeti jogi kereteket. Mindehhez hozzá kell tenni, hogy bár a tengeri fuvarozás körében alkalmazott szabványszerződések többségére általában jellemző a fentiekben röviden vázolt helyzet, mégis jelentős fokozati különség van a tiszta adhéziós szerződésnek minősülő, meghatározott áru fuvarozására irányuló, hajóraklevéllel igazolt ügyletek és a charter party-val igazolt, az egész hajó átengedésére vonatkozó fuvarozási szerződések között. Mielőtt azonban ebből a fokozati különbségből eredő eltérésekre, ennek alapján pedig a jog-

egységesítés szükségességének, módszereinek és tartalmának elkülönített vizsgálatára rátérnénk, tekintsük át a szabvány-szerződések egyoldalú kikötéseivel, a szerződési szabadság felszámolásával szembeni védekezés hagyományos eszközeit, illetve ezeknek az adott területen történő alkalmazását.

A burkoltnak nevezhető eszközök sorában az akaratmegegyezés hiányára történő bírói hivatkozás és a szerződés feltételei alkalmazásának ezen az alapon történő mellőzése viszonylag csekély szerepet játszik. A hajóraklevelek hátoldalán és a charter party-kban ugyanis az esetek túlnyomó többségében a szerződési feltételek egésze fel van tüntetve, így az általános szerződési feltételekre való utalás hatálya és az ezzel kapcsolatos, nemzeti jogrendszerenként különböző lehetőségek<sup>79/</sup> nagyrészt figyelmen kívül kell maradjanak. Legfeljebb a betűk olvashatatlanul kicsony voltára vagy a szerkesztés áttekinthetetlenségére lehet hivatkozni, amit egyébként az amerikai bíróságok néhány esetben meg is tettek.<sup>80/</sup> A módszernek egyébként is hátránya annak erőltetett és fikciós jellege, hiszen a bíró valójában nem az akaratmegegyezés meglétéből vagy hiányából, hanem a feltételek tartalmából indul ki és az akaratmegegyezés hiányát elsősorban ürügyként használja fel a jogérzete által ellenzett jogkövetkezmény elkerüléséhez. Ez vezethet aztán ahhoz a fikcióhoz, hogy a szabványszerződéshez csatlakozó fél a méltányos és számára előnyös feltételeket ismerte, ezek ellenkezőjét pedig nem.

Lényegesen nagyobb jelentősége van a burkolt technikák közül elsősorban az angolszász jogcsoportban hagyományosan és előszeretettel alkalmazott értelmezési technikának. Mindezekelőtt a contra proferentem elvét alkalmazzák, amelyről már

Raiser is megállapítja, hogy régi és széles körben elterjedt szabály, amely mintegy gyökeréről szolgált az általános szerződési feltételekkel szembeni nyiltabb, a BGB 138.§-án alapuló támadásoknak.<sup>81/</sup> Az elv eredetileg nem jelentett többet annál, hogy a kétértelmű, nem világos tartalmu kikötéseket azal a személlyel szemben kell értelmezni, aki azt megfogalmazta és akinek érdekvédelmét a kikötés szolgálja /"in dubio contra stipulatorem"/. Az általános szerződési feltételek megjelenésével az elv alkalmazása messze tuñt ezen a körön és a bíróságok igen gyakran a kétértelműnek nehezen nevezhető szerződési feltételeket is hajlamosak homályosnak minősíteni és így burkoltan eltérni a felek szerződési akaratától. Az elv alkalmazásának köre különösen az angol<sup>82/</sup>, az amerikai<sup>83/</sup>, és a skandináv joggyakorlatban<sup>84/</sup> széles, míg például az NSZK bírói gyakorlatában e burkolt technika alkalmazása fokozatosan háttérbe szorult az elsősorban a generálklauzulákra épülő nyílt beavatkozási módszerekkel szemben.<sup>85/</sup> Az angolszász jog másik klasszikus értelmezési elve az ejusdem generis elv, amelynek termékeny táptalaját adja az a tulzott jelentőség, amelyet az angol bíróságok a nyelvtani értelmezésnek, a szavak szemantikai analizisének tulajdonítanak. A sok bizonytalanságot és legváratlanabb bírói döntéseket eredményező elv rövid lényege, hogy az általános értelmű szavaknak az őket megelőző speciális kifejezésekkel összhangban, e speciális szavak jelentése által körülhatárolt genus körén belüli értelmet kell adni.<sup>86/</sup> Az értelmezési technikák tehát például a felelősségkizáró és korlátozó kikötéseket alkalmazó felet két oldalról is szorítják: ha megmarad az általános kifejezéseknél, úgy könnyen kiderülhet, hogy a kikötést a bíró nem fogja kellően világosnak tekinteni és azt a javára nem alkalmazza, ha e veszélyt elkerülendő az általános kifejezéseket részletezi és magyarázza, akkor pedig az ejusdem generis

kelepcéjébe eshet.

Az értelmezési technikáknak két rendkívül káros mellékhatása van. Az egyik, hogy alkalmazásuk és jogkövetkezményük előre nehezen mérhető fel, ami a jogviták számának növekedéséhez és általában véve a jogbizonytalanság fokozódásához vezet. Az sem kétséges, hogy az értelmezési technikákon alapuló jogi mutatványokat elsősorban az erősebb, jobb jogi szolgálatot megfizetni és bizonytalan kimenetelű, hosszú jogviták jelentős anyagi kockázatát könnyebben vállalni képes fél engedheti meg magának. A másik káros mellékhatás, hogy a szabványszerződések tartalmának a fogalmazók céljától eltérő értelmezése azonnal visszahat a kikötések gyakorlatára és az amugyis terjengős, számtalan átfedést tartalmazó feltételek további bővítéséhez, és ezzel egyben a kétértelműségek és ellentmondások további szaporításához vezet. Joggal írja Ramberg, hogy a "distasteful mass of words" megjelenéséért a legtöbb tengeri fuvarozási szabványszerződésben a felelősség legnagyobb része az ésszerűtlen kikötések interpretatív megközelítését terheli.<sup>87/</sup>

A nyílt módszerek sorában első helyen a birói szerződésbe avatkozásnak azt a formáját kell emlitenünk, ahol a bíróság nem valamilyen hagyományos és eredetileg más célt szolgáló értelmezési technikába burkolja a szerződés tartalmának módosítását, miközben látszólag változatlanul fejet hajt a szerződési szabadság szentsége előtt, hanem vagy valamely általános alapelve, generálklauzulára, mint jogtételre hivatkozik, vagy - és erre valójában csak az angolszász bírónak van lehetősége - új jogtételt alkot. A "fundamental breach" doktrínájának vizsgálatánál láttuk, hogy ezt az új jogtételt az angol bíró gyakran még mindig beburkolja a szerződési a-



karat értelmezésének öltözkébe és ezzel egyben csökkenti is a megjelenő új érvényesülésének hatókörét. A generálklauzulák alkalmazása elsősorban a német jogterületre jellemző, igaz ugyan, hogy az általános szerződési feltételek terén az NSzK új törvénye<sup>88/</sup> ma már feleslegessé teszi a feltételek bírói elismerése megtagadásának a BGB 138., majd később egyre inkább a 242.§-ára történő visszavezetését.<sup>89/</sup> A "public policy" generálklauzuláját elsősorban az Egyesült Államok bíróságai fejlesztették az általános szerződési feltételekbe beavatkozás kétségkívül hatékony eszközévé. A rugalmas eszközt a bíróságok a "common carrier" szerződéseinek mintájára terjesztették ki mindazokra a jogügyletekre, amelyek közszolgáltatási jellegűek, tehát ahol a nagyközönség számára szolgáltatásokat nyújtó üzemet az általában szerződéskötési kötelezettséggel is járó "duty of public service" terheli. A "public policy"-ra hivatkozva mondta ki például a bíróság, hogy az ellenszolgáltatás fejében fuvarozási szolgáltatást nyújtó "common carrier" a saját vagy közreműködői vétkes szerződésszegéséért fennálló felelősséget érvényesen nem zárhatja ki.<sup>90/</sup> Ugyancsak érvénytelen az a szerződési kikötés, amely a fuvarozóval szembeni kártérítési igények érvényesítését aránytalanul rövid határidők betartásától teszi függővé.<sup>91/</sup> Az Uniform Commercial Code 302. cikkének második bekezdése azután megadta a közvetlen törvényi alapot az u.n. "unconscionable" kikötéseket tartalmazó szerződések bírói elismerésének visszautasítására vagy a bíróság belátásától függően az "unconscionable" kikötés figyelmen kívül hagyására. A törvény hivatalos kommentárja szerint az "unconscionability" alapvető tesztje, hogy e kikötések az általános kereskedelmi háttér és az adott kereskedelmi ágazat és ügy kereskedelmi szükségleteinek fényében a szerződéskötéskor fennálló körülményekre figyelemmel annyira egyoldalúak-e, amely azokat "unconscionable"-

lé teszi. Az alapvető cél az elnyomás és a tisztességtelen meglepetés megakadályozása és nem a nagyobb üzleti erőn alapuló kockázatmegosztás megzavarása.<sup>92/</sup>

A szerződésbe történő bírói beavatkozás csak néhány példára kiterjedő áttekintése is mutatja, hogy ez a módszer a korlátozott lehetőségeiből és a jogbizonytalanság növeléséből eredő egyéb hátrányain tulmenően lényegében ujjaéleszti a nemzeti jogrendszerek differenciálódását és ezzel éppen a szabványszerződések létrejöttét kiváltó második adaptációs igény kielégítését, tehát az egységes nemzetközi tevékenységre vonatkozó egységes jogi közeg megteremtését gátolja. Mint láttuk ugyanis a bírói beavatkozás elvi megala-  
pozása és tényleges köre tekintetében az egyes jogrendszerek között nem jelentéktelen különbségek vannak. Igen erős és hatékony például a tengeri fuvarozási szerződések területén az Egyesült Államok bíróságainak szerződésellenőrzési és módosítási jogköre, csekély viszont és lényegében csak az egyébként is vitás "fundamental breach"-re korlátozódik ez a szerep az angol bíróságok gyakorlatában és kevés eredményt mutat fel ezen a téren az itt nem érintett francia joggyakorlat is.<sup>93/</sup> Éppen a második adaptációs igény miatt a standard szerződések hidrájával valóban hatékonyan csak nemzetközi szinten és kogens szabályok megalkotásával lehet szembeszállni és az alapvetően a szolgáltatást nyújtók javára felborított érdekegyensúlyt helyreállítani. Az új jogalkotásának legnyilvánosabb és legfejlettebb adaptációs technikája körében azonban, amint az már említést nyert, eltérő megközelítésre van szükség a hajóraklevéllel igazolt és a charter party-val igazolt tengeri fuvarozási szerződések tekintetében.

3. A hajóraklevéllel igazolt szerződések jogának egy-  
ségeítése. Már az első fejezetben érintettük, hogy a ten-  
geri fuvarozás területén viszonylag korán megjelentek a  
monopolkapitalizmus termékei, a hajózási konferenciák, a-  
melyek egyik lényeges funkciója a gazdasági tulerő meg-  
teremtése és teljessé tétele, ennek nyomán pedig a tenge-  
ri fuvarozási szerződések gazdasági és jogi feltételei-  
nek egyoldalú meghatározása. A domináns gazdasági pozíci-  
ó kialakulása találkozott a tengeri fuvarozási és álta-  
lában véve a fuvarozási tevékenység "közszolgáltatási"  
jellegével, vagyis azzal a tevékenység adottságaiból ere-  
dő sajátossággal, hogy a fuvarozók tulajdonosa az egy-  
mással kapcsolatba nem lépő fogyasztók széles körével köt  
- lehetőleg azonos jogi feltételekkel - fuvarozási szol-  
gáltatás nyújtására vonatkozó szerződést. A közszolgálta-  
tási jelleg csak a visszaélések absztrakt lehetőségét te-  
remti meg, a monopolkapitalista fejlődés pedig ezt a lehe-  
tőséget változtatja valósággá.

A hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerző-  
désekre tehát Saleilles híres definíciója már annak megfo-  
galmazásakor teljes mértékben állt. A szerződést egyetlen,  
egyoldalúan érvényesülő akarat kizárólagos uralma jellemzi,  
amely a fogyasztók meghatározatlan körével szemben diktál-  
ja a saját törvényét.<sup>94/</sup>

A kogens nemzetközi szabályozás szükségességének felis-  
merése már a múlt század végén megtörtént, aminek elsősorban  
az a magyarázata, hogy a hajóraklevéllel igazolt tengeri fu-  
varozási szerződések körében a felek érdekegyensúlyának ki-  
rivó felborulása a hajórakleveleket megfosztotta hitelüktől,  
és ezzel a világkereskedelem biztonságos lebonyolítására is

zavaróan hatott.<sup>93/</sup> A hajóraklevelekre vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló Brüsszeli Egyezmény az adhézíós szerződések tartalmának egyoldalú és kizárólag a fuvarozó érdekein alapuló meghatározását azonban ez az Egyezmény csak részlegesen, szűk területen korlátozta és a fuvaroztatói érdekeket a nemzetközi jogegységesítés akkori adottsága következtében egyébként is csak meglehetősen mérsékelten vette figyelembe. Ennek tulajdonítható, hogy a Brüsszeli Egyezmény ugyszólván aláírásától kezdve a bírálatok keresztútjében állt. Ezek az Egyezmény által megteremtett jogbiztonság tökéletlen voltával és a fuvaroztatói érdekek mérsékelt figyelembevételével kapcsolatos kifogások az utóbbi évtizedekben a jogegységesítési folyamat felgyorsulásával és a fuvaroztatói érdekek védelme iránti igénynek elsősorban a fejlődő országok megjelenése folytán történő fokozott hangsúlyozásával összefüggésben új és erősödő nyomatékot kaptak.

Az 1968.évi Brüsszeli Protokoll az egyoldalú szabályoknak és a hiányosságoknak csak egy részét küszöbölte ki, így az említett jogos igények kielégítésére nem bizonyult alkalmasnak. Szövegét csak az aláírók töredéke ratifikálta, annál is inkább, hogy az említett új erők mozgásának eredményeként a jogegységesítési munkálatok az ENSZ keretén belül és ennek megfelelően valamennyi érdekelt legalább is reprezentatív részvétele mellett indultak meg.

A több, mint öt évtizede hatályos nemzetközi szabályozás főbb fogyatékosságait csak röviden kíséreljük meg összefoglalni. /A jogi problémák részletes kifejtésének mellőzését elsősorban az az optimizmus indokolja, amelyet az új tervezet mielőbbi egyezményi ragra emelkedésével kapcsolatban kell táplálnunk./

1. Az Egyezmény mindenekelőtt ma sem univerzális. A dél-amerikai országok többsége az Egyezmény által nyújtott fuvaroztatói érdekvédelmet nem találta elégségesnek és ahhoz nem csatlakozott. Ugyancsak nem részese az Egyezménynek az elmúlt két évtizedben függetlenséget nyert fejlődő államok jelentős része.

2. Az "egységes szabályok" az aláíró országok körében sem mutatnak teljes azonosságot. Az Egyezményt ugyanis a különböző államok kisebb-nagyobb eltérésekkel, tehát különböző tartalommal tették belső joguk részévé, és az eredetileg is eltérő nemzeti bejegyzéseket a bírói gyakorlatok tovább divergálták.<sup>96/</sup>

3. Amint az már említést nyert, az Egyezmény a tengeri fuvarozási szerződéssel kapcsolatos kérdéseknek csak viszonylag szűk körét rendezi, a szabályozás csak a fuvarozó kötelezettségeire, felelősségére, a kimentési okokkal kapcsolatos bizonyítási teherre és a fuvarozóval szembeni kártérítési igények egyes - elsősorban időbeli - feltételeire terjed ki. /Ebben az összefüggésben kell megjegyezni, hogy az Egyezmény által nem szabályozott, de ahhoz kapcsolódó jónéhány kérdésben az egyes országok bírói gyakorlata, elsősorban az angolszász bírói gyakorlat befolyása nyomán egymással rokon, sőt egységes megoldásokat, "uralkodó elveket" fejlesztett ki. Az új UNCITRAL egyezménytervezetben több ilyen bírói gyakorlat kialakította elv szerepel tételes szabályként./

4. A legtöbb kifogás az Egyezménynek az alkalmazási körével kapcsolatos szabályait érte. Az ezzel kapcsolatos problémák röviden a következők:

a./ Az egységes szabályok, mint említettük, nem a ten-



geri fuvarozási szerződésekre általában, hanem csak a hajóraklevéllel vagy más forgatható értékpapírral igazolt ügyletekre nyernek alkalmazást. A világkereskedelem technikájának időközbeni nem jelentéktelen átalakulása következtében ma már széles körben elterjedtek az értékpapir minőséggel fel nem ruházott fuvarokmányok és ezzel bővült a tengeri fuvarozási szerződéseknek az egységes szabályok alá nem eső köre.

b./ Az "árúk" fogalommeghatározása kizárja köréből az élőállatokat és a fedélzeten elhelyezett rakományt, ezekre a küldeményekre tehát az Egyezmény nem alkalmazandó. A fuvarozási technológia fejlődése következtében a fedélzeti rakomány kivétele egyre szélesebb kört szorít ki az Egyezmény hatálya alól, ami egyben a fuvaroztatók megfosztását jelenti az egységes szabályok mégoly kevésbé hatékony oltalmától is.

c./ A "lex loci contractus" elvének származékaként az Egyezmény a szabályait a szerződő államok valamelyikében kiállított hajóraklevelekre rendeli alkalmazni. Ez az okmány-centrizmusból eredő szabály egyrészt figyelmen kívül hagyja a fuvarozási szerződések központi jelentőségű területiális kritériumait, tehát a feladási és a rendeltetési helyet és ezzel az Egyezmény alkalmazását a szóbanforgó fuvarozási szerződés szempontjából véletlenszerűvé teszi, másrészt indokolatlanul leszűkíti az alkalmazási kört. Ugyanakkor - és ez összefügg a 2.pontban említett kérdéssel - a különböző államok eltérő szabályokat állítottak fel arra vonatkozóan, hogy az egységes szabályok a nemzetközi tengeri fuvarozási szerződések mely körére alkalmazandók. A fórum természetesen nemcsak akkor alkalmazhatja az Egyezményt, ha az anyagi jogának része és egyben a szóbanforgó

ügyletre alkalmazandó, hanem akkor is, ha kollíziós-joga az Egyezményt bejegyző jogrendszerrel hív fel. A különböző államok bíróságai által alkalmazott kapcsoló elvek viszont ezeken a területeken is eltérőek./1. VII.fejezet/ Tovább bonyolítja a helyzetet, hogy az egységes szabályok a felek szerződéses kikötése /"incorporation by contract"/ alapján is alkalmazást nyerhetnek, ebben az esetben azonban felmerülhet az egymással ütköző szerződéses kikötések ellentéte feloldásának dilemmája.<sup>97/</sup>

5. A legsúlyosabb és legindokoltabb kifogások az Egyezménynek a tengeri fuvarozó felelősségére vonatkozó szabályait érték. E szabályok ugyanis az egyik fél érdekeit vitathatatlanul előtérbe helyezik a másik fél érdekeivel szemben, és a tengeri fuvarozás során keletkező károk kockázatának nagyobb részét a fuvaroztatóra hárítják. A fuvaroztató ezt a kockázatot biztosítási szerződés útján kell, hogy fedezze, az ezzel kapcsolatos költségek pedig éppen a fuvarozó felelősségének a vétkes felelősségnél enyhébb alakzatként történő szabályozása és erős korlátozása miatt indokolatlanul magasak, növelik az árut terhelő mellékköltségek teljes összegét, nehezítik a kivitelt, drágítják a behozatalt, az ár-emelkedés irányába hatnak és összességében - elsősorban a gazdaságilag gyengébb fél rovására - gátolják a világkereskedelem fejlődését. Ugyancsak a költségek növelése irányába hat a szabályozás angolszász jellegű, kazuisztikus, kevésbé egyértelmű, jogi fogyatékoságokban szenvedő volta is, mivel a világos szabályozás hiánya a jogviták szaporodásához, a peren kívüli és a peres eljárások számának növekedéséhez vezet.

A jelenlegi felelősségi rendszer fő hiányosságai a követ-

kezők:

a./ Az Egyezmény fogalommeghatározása szerint fuvarozásnak csak az áru hajóba rakásától a kirakásáig terjedő időtartam tekintendő. Ebből következik, hogy a fuvarozó felelősségének időtartama /period of responsibility/ nem terjed ki az áru átvétele és hajóba rakása, valamint a kirakás és a kiszolgáltatás közötti szakaszokra és kötelező egyezményi rendelkezés híján nincs annak akadálya, hogy a tengeri fuvarozók az említett időszakok alatt keletkezett károkért kizárják felelősségüket.

b./ A tengeri fuvarozó kötelezettségeinek és a felelősség alóli kimentés lehetőségének nehezen áttekinthető, belső ellentmondásokkal terhelt és kazuisztikus jellegű szabályozása összességében a fuvarozó vétkes felelősségére engedne következtetni, két kimentési ok azonban még a vétkességi elvet is áttöri, éspedig a fuvarozó javára. A hajó ugyanis is nem tartozik felelősséggel a tengeri közreműködő által a hajó irányításában és kezelésében elkövetett hibákért és a saját személyes vétkessége nélkül előállott tűz okozta károkért. E két kimentési ok a közreműködők tevékenységéért fennálló felelősség általános elvének lerontásával egyrészt ma már semmivel sem indokolható egyoldalú kedvezményt ad a fuvarozónak, másrészt a kimentési okok által fedett kör relatív és vitás terjedelme miatt újabb bizonytalanságok és jogviták forrása.

c./ Az Egyezmény nem szabályozza a fuvarozásra átvett küldemény késedelmes kiszolgáltatásának jogkövetkezményeit. Az egyes országok bírói gyakorlata ebben a kérdésben eltérően foglalt állást, azaz a bíróságok egy része érvényesnek,

más része pedig érvénytelennek tekinti a hajóraklevelekben általánosan alkalmazott olyan kikötéseket, amelyekkel a tengeri fuvarozó a késedelem esetére minden felelősséget kizár.<sup>98/</sup>

d./ A fuvaroztatók számára talán a legnagyobb érdeksérelmet a felelősségkorlátozási összeg kirívóan alacsony meghatározása jelenti. Az Egyezmény 1924-ben a csomagonként vagy egységenként /ugyancsak sok vitát kiváltott és nem egyértelmű fogalmak/ fizetendő kártérítés felső határát 100 arany fontban határozta meg, az egyes országok pedig az Egyezményt bejegyző jogszabályaikban ezt az összeget saját nemzeti valutájukra számították át. Nem szorul részletes bizonyításra, hogy az eltelt öt évtized alatt az infláció ezt az összeget jelentéktelenné zsugorította, aminek következtében az árunak egyébként a hajós felelősségi körébe eső okból történő elveszése vagy megsérülése esetén is a kockázat oroszlánrészét a fuvaroztatók viselik.

6. Az Egyezmény szerint a fuvarozó mentesül a felelősség alól, ha a jogosult a kiszolgáltatástól számított egy éven belül nem indít ellene keresetet. E szűkszavu szabály sok bizonytalanság forrása. A jogrendszerek jelentős részében mindenekelőtt felmerül a kérdés, hogy ez a határidő elévülési vagy jogvesztő határidő-e, illetve és ezzel összefüggésben meg lehet-e azt közös megállapodással hosszabbítani, valamint van-e lehetőség és ha igen, milyen szabályok mellett a határidő megszakítására, szünetelésére, illetve nyugvására. E kérdések megválaszolása az alkalmazandó nemzeti jog /amely az angolszász jogcsoportban e vonatkozásban a fórum joga, másutt pedig az egymástól eltérő kapcsoló elvek által a minősítés és a vissza-, illetve továbbutalás nehézségeinek megoldása után kijelölt jogrendszer/ általános és az Egyezmény értelmezésével kapcsolatos különös szabályainak és jog-

gyakorlatának tökéletes ismeretét feltételezi. A meghosszabbítás például egyes jogrendszerekben /angol, német/ érvényes, más jogrendszerben pedig /szovjet, lengyel, olasz/ érvénytelen. A fuvaroztató tehát a gyakorlatban súlyos nehézségekkel kénytelen megküzdeni, a rövid határidő /különösen a szállítmánybiztosító visszkereseti jogának érvényesítése esetében/ betarthatatlan, a meghosszabbítás, illetve megszakítás érvényességének kérdése pedig adott esetben csak a bírói ítéletben dől el.

7. Az Egyezmény nem tartalmaz joghatósági szabályt, a hajóraklevelek pedig általában a hajós székhelyén működő rendes bíróság illetékességét kötik ki. Ez a károsult fuvaroztatót a nemzeti perjogok áttekinthetetlen dzsungelébe vezeti, szembeállítja a megkeresett fórum joghatóságának hiányától a kedvező ítélet végrehajtásának meggyűlöltetéséig terjedő kockázatok egész sorával és egyben távoli országok ellenőrizhetetlen és költséges ügyvédi szolgáltatásaira utalja.

Amikor 1971-ben az UNCITRAL az UNCTAD kezdeményezésére és javaslatára határozatot hozott a tengeri fuvarozás szabályozásával foglalkozó új és kibővített munkacsoport felállításáról és annak elsődleges feladataként a hajóraklevelekre vonatkozó nemzetközi szabályozás felülvizsgálatát jelölte meg, talán senki sem számított arra, hogy a munkacsoport néhány éven belül befejezi munkáját és az UNCITRAL az öt évvel később tartott ülésén elfogadja és diplomáciai utra bocsátja az áruk tengeri fuvarozására vonatkozó új nemzetközi egyezmény tervezetét, amely egyezményi ragra emelkedése esetén az 1924.évi Brüsszeli Egyezmény /"Hague Rules"/ helyébe hívatott lépni.



Az új egyezménytervezet rendelkezéseit néhány központi jelentőségű kérdés köré csoportosítva tekintjük át, amelynek során elsősorban arra keressük a választ, hogy a jelenleg hatályos szabályozás említett súlyos fogyatékokai mennyiben és milyen megoldási módok útján nyernek orvoslást.

1. Az alkalmazási kör a tervezetben modern és a jogegységesítés követelményeit minden vonatkozásban kielégítő szabályozást kapott. A tervezet szerint az egyezmény a nemzetközi fuvarozási szerződésekre alkalmazandó, ezek pedig azok az ügyletek, amelyeknél az elhajózási és a rendeltetési kikötő két különböző államban van, tekintet nélkül a szerződés feleinek, illetve a hajónak a személyes jogára. Az egyezmény alkalmazása ezen túlmenően további négy alternatív kritérium /az elhajózási vagy a rendeltetési kikötő szerződő államban van, a hajóraklevelet szerződő államban állították ki, a szerződés bizonyítékeként kiállított fuvarokmány az egyezmény rendelkezéseinek alkalmazását írja elő/ valamelyikének a meglétét feltételezi. Az említett kritériumok alternatív volta, másszóval az u.n. "single territorial link" elvének az előnyben részesítése a célzott univerzalitás irányába hat, ami elsősorban a kötelező szabályok jogi oltalmát igénylő fuvaroztatói érdekeknek kedvez.

A tervezet szakít a Brüsszeli Egyezmény okmány-centrizmusával, száműzi a "no paper, no convention" /"nincs okmány, nincs egyezmény"/ elvét. A tengeri fuvarozási szerződés konszenzuális ügylet és ha a felek megállapodásával létrejött szerződés az alkalmazási körre vonatkozó rendelkezések ismerveinek megfelel, az egyezményt alkalmazni kell, függetlenül attól, hogy a felek ezt követően kiállítanak-e egyáltalán

fuvarokmányt, illetve ha igen, mi ennek az okmánynak a jogi jellege, azaz forgatható-e vagy sem.

A charter party-val igazolt tengeri fuvarozási szerződésekre a Brüsszeli Egyezményhez hasonlóan az új egyezmény sem lesz alkalmazandó.

A tervezet ugyanakkor a Brüsszeli Egyezményhez hasonlóan, de annál világosabban rendezi a charter party és a hajóraklevél sokat vitatott kapcsolatát is. Ha ugyanis a felek az egész hajó átengedésére irányuló, charter party-val igazolt szerződés alapján hajóraklevelet is kiállítanak /ami gyakori eset/, az egyezmény a fuvarozó és a hajóraklevél által megtestesített jogok jogosultja, azaz az okmány forgatmányosa közötti jogviszonyra akkor irányadó, ha a forgatmányos nem azonos a charter party-val igazolt ügyletet fuvaroztatói pozícióban megkötő személlyel. /A tervezetben kodifikált tétel követi az angolszász joggyakorlat által kialakított és általánosan követett uralkodó elvet./<sup>99/</sup>

2. A tervezet felelősségi szabályainak építménye a fuvarozói és fuvaroztatói érdekek árnyaltan kidolgozott kompromisszumára épül. Az egymással ellentétes gazdasági érdekek összeütközését a jogi álláspontok szivós harca tükrözte vissza és természetes, hogy e harcból egyik fél sem kerülhetett ki teljes értékű győztesként.

A tervezet szakít a fuvarozói kötelezettségek és a felelősség alóli kimentési okok katalógusszerű felsorolásának módszerével. Az 5.cikke a többi nemzetközi fuvarozási egyezmény szabályozásával összhangban exculpációs bizonyítási rendszerrel terhelte tiszta vétkes felelősséget állít fel. A fuvarozó felelősséggel tartozik az árunak a tevékenységi kö-

rében, tehát a fuvarozásra átvétel és a kiszolgáltatás között bekövetkezett elveszéséért és megsérüléséért, ugyyszintén az ez alatt előállott késedelemért, kivéve ha bizonyítja, hogy ő és közreműködői a káresemény és annak következményei elhárítása érdekében minden ésszerűen elvárható intézkedést megtettek. /A kimentő bizonyítási rendszer csak a tűz okozta károk és az élőállatok fuvarozása esetén módosul./

A 6. cikk a fuvarozó felelősségének a korlátozására vonatkozó két alternatív szöveget tartalmaz. Az első változat a korlátozás összegének a meghatározását mind súlyegységenként, mind csomagonként vagy elhajózási egységenként előirányozza és a mindenkor magasabb összeget jelöli meg a felelősség felső hataraként. A késedelemre viszont külön rendelkezést tartalmaz, és az erre az esetre fizetendő kártérítés maximumát a fuvardíj összegében határozza meg. Egyéb, itt nem részletezett eltérések mellett a második változat csak súlyegységenként szabja meg a fizetendő kártérítés felső határát, de ezen belül nem tesz különbséget egyrésze az elveszés és a sérülés, másrésze pedig a késedelem között.

Sok vitát váltott ki az elszámolási egység meghatározásának a problémája is, olyannyira, hogy a felmerült, bonyolult gazdasági és politikai összefüggések miatt ez a kérdés is nyitva maradt. A nehézségek lényege, hogy az arany és ezzel együtt a más nemzetközi fuvarozási egyezményekben alkalmazott aranyfrank és Poincare frank értékmérő szerepe megszűnt, a központi bankok által garantált aranyárfolyam hiányában ezeknek az egységeknek is csak a kereslet és kínálat által megszabta áruk van.<sup>100/</sup> Ilyen körülmények között a felelősségkorlátozási összeg értékállandóságának az aranyhoz

történő kapcsolat útján történő megteremtése az arany és a konvertibilis nemzeti valuták közötti kapcsolat felszámolása miatt ma már nem lehetséges. A probléma megoldásával kapcsolatban merült fel a "különleges lehívási jogok" /SDR/ alkalmazásának lehetősége, azaz a felelősségkorlátozás összegének a jelenleg egyetlen nemzetközi értékmérőnek tekintett sajátos elszámolási egységben történő meghatározása. Ez a javaslat azonban azoknak az államoknak az ellenkezésébe ütközött, akik nem tagjai a Nemzetközi Valutaalapnak és az SDR értékmérőként történő elfogadásával szemben elsősorban elvpolitikai jellegű kifogást emelnek. A fuvaroztatói érdekek szempontjából mindenesetre nagyon lényeges kérdés, hogy a korlátozás összegének értékállandósága biztosítva legyen, azaz a felelősség összegszerű maximumát az időmulás - a Brüsszeli Egyezménytől eltérően - ne csökkentse.

3. A tervezet 14., 15. és 16. cikke a hajóraklevél kiállításával, tartalmával, az egyes adataira vonatkozó fenntartásokkal és az okmány bizonyító erejével kapcsolatos rendelkezéseket tartalmazza. A fenntartás megtételére a fuvarozónak ugyanazokban az esetekben van joga, mint a Brüsszeli Egyezmény szerint /tehát, ha alapos oka van az adatok pontatlanságát gyanítani vagy ha nincs megfelelő eszköze azok ellenőrzésére/, új elem viszont, hogy fenntartását az ok megjelölésével indokolnia kell. A hajóraklevél tartalma továbbra is vélelmet alkot arra vonatkozóan, hogy a fuvarozó az abban leírt árut vette át fuvarozásra, az okmány jóhiszemű, harmadik személyre történő forgatása esetén azonban az ellenbizonyítás kizárt, a megdönthető vélelem tehát megdönthetetlen vélelemmé alakult át. /Ez utóbbi, a tervezetben tételezett szabály a jogrendszerek jórésztében a joggyakorlat által ki-munkált elvként eddig is alkalmazást nyert. 101/

A kiállított fuvarokmánnyal összefüggő kérdést, mégpedig a feladó által adott u.n. garancialevelek sokat vitatott problémáját szabályozza a tervezet 17. cikke. E cikk mindenekelőtt kimondja, hogy a feladó által a fuvarozónak adott olyan garancialevél, amelyben a feladó arra vállal kötelezettséget, hogy a hajóraklevél adatainak esetleges pontatlanságából eredő, a fuvarozót ért kár megtérítését vállalja, harmadik személyek irányában, ideértve a hajóraklevél forgatmányosát is, érvénytelen. Ennél lényegesebb az a következő rendelkezés, amely szerint a garancialevél a garancia vállalója és elfogadója, tehát a feladó és fuvarozó közötti jogviszonyban is érvénytelen, ha az adatok pontatlan voltára utaló fenntartás mellőzésének célja valamely harmadik személy /elsősorban a címzett/ kijátszása. Ebben az esetben a fuvarozó a felelősségkorlátozás kedvezményétől is elesik és az érvénytelen garancialevél alapján a feladóval szemben semmiféle jogot sem érvényesíthet. Az ilyen garancialevelek érvénytelen volta egyébként a jogrendszerek tulajdonképpeni többségében általánosan elfogadott tétel, hiszen a "nemo suam turpitudinem allegans auditur" elvből egyenesen következik, hogy az egyik hamisító a neki a hamisítás következményeire "garanciát" nyújtó másik hamisítóval szemben jogvédelemben nem részesülhet.<sup>102/</sup>

A részletkérdésekben, illetve az érvényes és az érvénytelen garancialevelek közötti határvonal pontos megvonása tekintetében az egyes országok bírói gyakorlata már bizonyos eltéréseket mutat. Többek között erre tekintettel ellenezte több ország képviselője az említett kérdéseknek az egyezményben történő rendezését, azzal a megokolással, hogy a család fennállásának megítélése és a jogkövetkezmények meghatározása a nemzeti jogok hatálya alá kell, hogy tartozzék. Ugy tü-



nik egyébként, hogy az említett szabálynak az egyezményben történő kimondása a nemzeti jogok alapján fennálló jelenlegi helyzetet lényegesen nem fogja módosítani, legfeljebb a család garancialevelek érvénytelenségének nemzetközi egyezményben történő leszögezése fokozza a hajósok vonakodását a hamis okmányok kiállításával szemben. /Nyílt titok, hogy a tiszta hajóraklevelek kiadása ellenében nyújtott garanciavállalás jelenleg a világkereskedelemben meglehetősen széles körben folytatott gyakorlat./

4. Világos és a fuvaroztatói érdekeket kellően kielégítő rendezést nyertek a tervezetben az igények elévülésével kapcsolatos kérdések. Az elévülési idő minden igény tekintetében a küldemény kiszolgáltatásától számított két év. A határidő megszakításáról és szüneteltetéséről a tervezet nem rendelkezik, kifejezetten kimondja viszont a meghosszabbítás lehetőségét. /A meghosszabbítás módja, hogy az a személy, aki ellen igényt érvényesítenek, a határidőn belül egyoldalú, írásbeli - egyébként megújítható - nyilatkozatot ad az igény érvényesítőjének./

5. A tervezet joghatóságra vonatkozó szabályai összhangban állnak a többi nemzetközi fuvarozási egyezmény szabályozásával és a fuvaroztatói érdekvédelem, valamint a jogbiztonság szempontjából jelentős előrelépést jelentenek. A 21. cikk értelmében a felperes, választásától függően indíthat annak az államnak a területén lévő bíróság előtt pert, ahol

a./ a fuvarozó fő üzleti telephelye, illetve ennek hiányában a tartózkodási helye van; b./ ahol a felek a szerződést megkötötték feltéve, hogy az alperes itt telephellyel, fiókkal, vagy ügynökséggel rendelkezik; c./ ahol az elhajó-

zási kikötő, vagy d./ a rendeltetési kikötő van.

A felek szerződésükben a fentieken kívüli bíróság joghatóságát is kiköthetik. E széleskörű lehetőségeket adó szabályozás előnyei nem szorulnak indokolásra.

A tervezet 22. cikke külön szól a választottbírósági kikötés lehetőségéről. Ha a felek a választottbíráskodás helyében nem állapodtak meg, a felperes az eljárást ugyanazon a helyeken indíthatja meg - ugyancsak választásától függően - ahol a joghatóságra vonatkozó jogszabályok szerint rendes bírósághoz lehet fordulni.

A választottbíráskodásra vonatkozó 22. cikk 2. pontja azonban egy rendkívül veszélyes és a fuvaroztatói érdekek szempontjából kellően át nem gondolt rendelkezést tartalmaz. Ennek lényege, hogy ha a charter party-val igazolt szerződés választottbírósági kikötést tartalmaz és az e szerződés alapján kiállított hajóraklevél külön kimondja, hogy a charter party e kikötése a hajóraklevél forgatmányosaira nézve is kötelező, a választottbírósági kikötést a fuvarozó és a hajóraklevél mindenkor forgatmányosa közötti jogviszonyban is alkalmazni kell. E rendelkezés az egyezmény kötelező rendelkezéseinek a megkezdését és a fuvaroztatói érdekek igen súlyos sérelmét eredményezi. A charter party-kban gyakori a három hónapos elévülési idő kikötése, ez a kikötés azonban főszabályként a legtöbb nemzeti joggyakorlat szerint is csak a charter party-val igazolt ügylet felei között alkalmazandó. Általános elv, - ezt egyébként a tervezet 2. cikkének 3. pontja ki is mondja - hogy ha a hajóraklevél által megtestesített jogok jogosultja nem azonos a "hajóbérelő"-vel, akkor a hajóraklevél szabályait, egyben tehát a kötelező alkalmazást ki-

vánó nemzetközi egyezményt és nem a charter party feltételeit kell alkalmazni. Az említett rendelkezés következménye, hogy ha a hajóraklevél külön kimondja a charter party választottbírószági kikötésének alkalmazandó voltát - a fuvarozók nyilván nem fognak késlekedni az ilyen nyomtatott szöveget tartalmazó hajóraklevelek bevezetésével - akkor a két éves elévülési idő a fuvarozó és a hajóraklevél jogosultjának jogviszonyában is például három hónapra csökkenhet.

A rendelkezés alapvetően helytelen, ellentétes a fuvaroztató érdekvédelmét célzó kogencia elvével és minőségileg azonos például egy olyan szabállyal, amely a charter party felelősségi rendelkezéseinek a hajóraklevélbe történő érvényes inkorporálását kívánná lehetővé tenni.

Az említett fogyatékokosságok ellenére az áruk tengeri fuvarozására vonatkozó nemzetközi egyezmény tervezetét egészében véve a jogegyesítés jelentős állomásának kell tekintenünk. A tervezet a jelenlegi hiányos és egyodalu szabályozás helyébe a nemzetközi kereskedelem mai követelményeinek megfelelő, a fuvarozók és a fuvaroztatók érdekeinek kiegyenlített kompromisszumán alapuló, a jelenlegi szabályozásnál összehasonlíthatatlanul magasabb színvonalu és a többi nemzetközi fuvarozási egyezménnyel nagyobb összhangban lévő, korszerű nemzetközi jogi rendezést kíván megteremteni. Éppen ezért a tervezet egyezményi szintre emelése a világkereskedelemnek, különösen pedig a magyar külkereskedelemnek fontos érdeke.

4. A jogegységesítési törekvések és a charter party-val igazolt ügyletek. Annak aláhuzása mellett, hogy a tengeri árutovábbítás említett harmadik és negyedik gazdasági módoza-

tait /1. II.fejezet/, tehát az egész hajó meghatározott időre vagy utvonatra történő átengedésén alapuló tevékenységet is a fuvarozási szerződés jogi formája kell hogy tükrözze, tagadhatatlanul jelentős különbségek állnak fenn az egész hajó átengedésére vonatkozó /charter party-val igazolt/ szerződések és a meghatározott áru fuvarozására irányuló /hajóraklevéllel igazolt/ ügyletek között. A charter party-val igazolt szerződés bár szabványszerződés, de a gyakorlatban sohasem jelentkezik a "take it or leave it" pusztá alternatíváját nyújtó adhéziós ügyletként. A feleknek mindenekelőtt általában választási lehetőségük van az árutovábbítás főbb irányaiként és régióinként, ugyyszintén a fuvarozandó áru különböző fajtái szerint kidolgozott mintaszerződések között. Jelenleg ugyanis a tengeri hajózásban a charter party-k óriási tömege van használatban, amelyet különböző érdekképviselések, kereskedelmi kamarák vagy tengerhajózási konferenciák dolgoztak ki. Ezeknek egy része u.n. "agreed document", ami azt jelenti, hogy azok a fuvarozói és fuvaroztatói érdekképviselések közös vagy legalábbis egyeztetett tevékenységének a termékei. Ezeknek az "agreed document"-eknek kétséggkívül legkorszerűbb és legfejlettebb példái azok az okmányok, amelyeket a KGST hajótulajdonos és hajóbérlő szervezeteinek közös okmányegységesítő tanácsa dolgozott ki az elmúlt másfél évtized során, mégpedig nemcsak az egymásközt, hanem a KGST-n kívüli fuvarozókkal vagy fuvaroztatókkal kötendő ügyletek céljára. Az említett okmányegységesítő tanács ugyanis nemzeti delegációkból áll, de e delegációkban egyenlő képviselést kapnak mind a hajótulajdonosok, mind pedig a "hajóbérlők". A fuvarozói és fuvaroztatói érdekek hozzávetőlegesen kiegyensúlyozott volta, valamint a kétséggkívül magasabb-szintű együttműködési készség egy sor korszerű és a felek érdekei-

nek egyenlő súlyu figyelembevételén alapuló mintaszerződés kidolgozását eredményezte.<sup>103/</sup> A világkereskedelemben használatos hajóbérleti szerződések igen jelentős részéről azonban ez nem mondható el. Jórészüik évszázados eredetű, mind megoldásaiban, mind pedig szóhasználatában elavult és korszerűtlen, a hiányok toldozgatása, az állandó addicionális klauzulák kidolgozása pedig ahhoz a bizonyos "distasteful mass of words"-nak nevezett jelenséghez, nyilvánvaló szabályozási hézagokhoz, átfedésekhez és egymással ellentétes kikötésekhez vezetett. Ez a jelenség nagyban hozzájárul a tengeri fuvarozási jogviták, választottbírószági eljárások és perek viszonylag magas arányához és a jogbizonytalansághoz, ami végsősoron a világkereskedelem járulékos költségeit növeli. A charter party-k jelentős részének feltételei ugyanakkor távolról sem tekinthetők kiegyensúlyozottnak. A mintaszerződésekről általában elmondottak jó része tehát ezekre az okmányokra is áll, mivel éppen a legáltalánosabban használt charter party-k tartalmazzák a fuvarozó egyoldalú érdekvédelmét célzó és a nemzeti jogok tipikus érdekhelyzetén alapuló diszpozitív szabályait a szerződési szabadság alapján kizorító feltételeket. Elegendő itt csupán az egyik legnagyobb hajózási konferencia, a BIMCO által kidolgozott Uniform General /Gencon/ Charter Party-ra utalni, amely egészen kirívó, a gyakorlatban a generálklauzulák miatt lényegében érvényesíthetetlen felelősségi kikötést és mindenfajta szerződéses vállalást leromboló, ennek következtében a "fundamental breach" doktrínájába ütköző korlátlan deviációs klauzulát<sup>104/</sup> tartalmaz.

A feleknek azonban nemcsak az alkalmazandó szerződés-minta tekintetében van választási lehetőségük, hanem módjuk van arra is, hogy a szerződéskötést megelőző alku köré-



be bevonják a szabványszerződés legfontosabb feltételeit is. Ez a lehetőség döntően a nemzetközi fuvarpiac mindenkori adottságaitól és a felek gazdasági erejétől függ, de szerepet játszanak a felek szakismereteivel és a rendelkezésre álló idővel kapcsolatos tényezők is. Az időtényező igen gyakran hiusítja meg a mintaszerződés feltételeinek részletes és érdemi megváltoztatását, mivel a nagy volumenű tengeri fuvarozási szerződések megkötésére is sokszor csak néhány nap vagy néhány óra áll rendelkezésre és a felek figyelme így csak a legfontosabb kikötésekre /fuvardíj, hajóálláspénz/ terjed ki. /A mintaszerződés készruhája ugyanakkor éppen az időtényező miatt van feltétlenül szükség, a távoli országokban lévő feleknek a konfekció igazítására ugyanis inkább van idejük és módjuk, mint egyedileg szabott öltöny készítésére, azaz a szerződés feltételeinek egyedi meghatározására/

Mindezen hátrányok ellenére a mintaszerződéseknek igen jelentős előnyeik vannak. Az okmányok kidolgozása mindenkélt nem igényli a nemzetközi jogegységesítés lassu tevékenységének mozgásba lendítését és ennek következtében a körülmények megváltozásából eredő adaptációs szükségleteket a sok anakronizmus ellenére is lényegesen gyorsabban elégíti ki. Ugyanakkor e mintaszerződések szerteágazó tartalma még mindig egységesebb, mint a nemzeti jogrendszerek differenciált szabályozásai, mivel a gyakorlat egységes mozzanatai, az angol jog befolyása és bizonyos standardklauzulák és megoldások fokozatos elterjedése és általános érvényű modellé alakulása ezt a "gazdaság-kialakította" nemzetközi charter-jogot <sup>105/</sup>, e sajátos "clausal law"-t a nemzetközi tevékenység egységéből fakadó adaptációs igény automatikus kielégítésének irányába mozdítja. A "law of the sea must be one"

hagyományos jelszava persze ezen a területen is csak követelmény, és nem valóság.

A fenti ellentmondásos helyzet tükröződik a charter party-val igazolt tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozó nemzetközi jogegységesítéssel kapcsolatos különböző álláspontokban. Az egyik oldal érvei röviden abban foglalhatók össze, hogy ezen a területen a szerződés a piacon találkozó egyenlő erők eseti alkujának eredménye és mindenfajta külső és jogi beavatkozás a piaci mechanizmusok jelenlegi döntően zavartalan és harmónikus működésének akadályozását és megzavarását eredményezné. Szükség lehet ugyan az elavult szabványszerződések modernizálására és egyes standard kikötések univerzális harmonizálására, erre azonban a nem kormányközi szervezetek és érdekképviseltek hivatottak és ezen a területen a nemzetközi szintű jogegységesítés, a heteronom módszer alkalmazása teljes egészében felesleges. A másik oldal a helyzetet távolról sem látja ilyen rózsásnak. Rámutat a gyakorlatban használatos charter party-k anakronisztikus és egyoldalú kikötéseire és a fuvaroztatói érdekek jelenleginél hatékonyabb oltalmát csak nemzetközi jogi beavatkozás útján látja biztosíthatónak.<sup>106/</sup> A kérdés tehát végsősoron abba az általános ellentmondásba torkollik, amely jelenleg az elsősorban a fejlődő országok képviselte fuvaroztatói érdekek és az uralkodó gazdasági pozícióikat megőrizni kívánó hagyományos tengeri hatalmak érdekei között fennáll. Nem véletlen, hogy a charter party-k tartalmának harmonizálását és a nemzetközi jogegységesítési munkálatok szükségességének a vizsgálatát a hetvenes évek elején az "új gazdasági rend" megteremtésének a jegyében az UNCTAD tűzte napirendre.<sup>107/</sup>

A magunk részéről egyértelműen a második álláspontot

valljuk, nemcsak azért mert külkereskedelmünknek ez alapvetően fontos érdeke, hanem azért is, mert valójában semmilyen érdekpozíció talajáról sem ítéltető jogi szempontból hibátlannak és harmónikusnak a jelenlegi helyzet. A charter party-k például a legkülönbözőbb felelősségi feltételeket tartalmazzák. E felelősségi szabályok általában lényegesen enyhébbek, mint a hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozó Brüsszeli Egyezmény és különösen az említett UNCITRAL egyezménytervezet kogens felelősségi szabályai. Ezt a megkülönböztetést véleményünk szerint semmi sem indokolja. Éppen itt van jelentősége az egész hajó átengedésére vonatkozó ügylet helyes tipizálásának, tengeri fuvarozási szerződéskénti minősítésének, mivel ha ez az ügylet fuvarozási szerződés - márpedig ezt a tételt, mint láttuk az irodalom többsége vallja - akkor a tengeri fuvarozó az általa fuvarozásra átvett árut ért károkért ugyanolyan alapon és mértékben kellene hogy felelősség terhelje, hiszen ebből a szempontból nyilvánvalóan közömbös, hogy egész hajóján ugyanannak a fuvaroztatónak az áruját fuvarozza vagy sem. A két szerződés eltérő kezelése egyébként egy sor bizonytalanságot és jogvitát eredményez. Mint láttuk ugyanis, az esetek jelentős részében a fuvarozó akkor is kiállít hajóraklevelet, ha az egész hajó átengedésére köt charter party-val igazolt tengeri fuvarozási szerződést. Ebben az esetben ha a hajóbérlet és a hajóraklevél forgatmányosának, illetve jogosultjának a személye nem azonos, a fuvarozó e jogosulttal szemben a hajóraklevél feltételei, tehát tipikusan a Brüsszeli Egyezmény kogens szabályai alapján tartozik felelősséggel. A charter party-iban gyakori u.n. kártalanítási kikötés /indemnity clause/ alapján viszont, sőt a nemzeti joggyakorlatok többségében ennek hiányában is, a fuvarozó a hajóbérletől mindazoknak a veszteségeknek a megtéríté-

sét kérheti, amelyek őt a hajóraklevél szigorubb felelősségi rendszere következtében érték.<sup>108/</sup> A kettős felelősségi rendszer tehát a jogvitákat szaporítja, ami az ezzel kapcsolatos költségtényezők miatt egyik félnek és a világkereskedelem egészének sem állhat érdekében. A kérdés legegyszerűbb megoldása, ha a charter party-k legalább a felelősség kérdésében a Brüsszeli Egyezmény, illetve az annak helyébe lépő nemzetközi szintű szabályozás alkalmazását írják elő.<sup>109/</sup> Semmi elvi és gyakorlati akadályát nem látjuk annak, hogy ennek érvényesítését kötelezően alkalmazandó nemzetközi jogi szabály biztosítsa.<sup>110/</sup> /A KGST említett okmányegységesítési tanácsa által kidolgozott valamennyi szabványszerződésben szerepel egyébként a Brüsszeli Egyezmény felelősségi szabályait kikötő u.n. "Paramount Clause"/. Ezen az alapon áll egyébként, mint említettük, a szovjet, a jugoszláv, a görög és a holland tengerhajózási törvény, és még néhány, a mi szempontunkból jelentéktelen nemzeti szabályozás /Indonézia, Surinam, Curacao /<sup>111/</sup> Tartalmaz ilyen szabályt a skandináv tengerhajózási törvény is, ez azonban annak kötelező érvényesülését - nyilván nem véletlenül - az egymásköztli skandináv forgalomra korlátozza.

A fuvarozásra átvett áru elveszéséért vagy megsérüléséért fennálló felelősség azonban nem az egyetlen kérdés, ahol a nemzetközi jogi beavatkozás indokoltnak tűnik. A szélsőséges deviációs klauzulákból eredő anomáliák például szintén csak ilyen beavatkozás útján nyernének egységes orvoslást, mivel a nemzeti jogokban jelenleg fennálló korlátok nemcsak differenciáltak, hanem általában véve meglehetősen soványak. Ugyanakkor diszpozitív nemzetközi szintű szabályokkal lényegesen hatékonyabban lehetne e nemze-

ti jogrendszerektől sok tekintetben elszakadt "clausal law" változatos kikötéseit /például a fuvardíj kikötésével és a fuvarozó zálogjogával kapcsolatos kikötéseket, az u.n. elál-lási záradékokat, a választottbíróvási és jogválasztó klauzulákat, stb./ harmonizálni és egységesíteni. A nemzetközi törvényhozás tehát legkevesebb úgy tekintendő, mint a jelenlegi problémák kiküszöbölésének és ezzel egyidejűleg az egész hajó átengedésére vonatkozó tengeri fuvarozási szerződés kiegyensúlyozott tartalma megteremtésének egyik lehetséges és helyes módja.

A jelenleg csak kezdeti stádiumban lévő jogegységesítési munkálatok mindazonáltal nem ígérnek közeli eredményt. Ebben a helyzetben különlegesen fontos szerepet kap az adottságok reális felmérése, a nemzetközi kereskedelem e sajátos területére vonatkozó jogi szabályozás, ezen belül mind a nemzeti jogrendszerek egymástól eltérő szabályainak, mind pedig az ezekre rakódó, a viszonylagos egység vonásait mutató, de ugyanakkor számtalan különös és egyedi mozzanattal színezett szabványszerződések világának, e különleges "clausal law"-nak az ismerete, annál is inkább, hogy mint az első fejezetben láttuk, a növekvő tengerentuli forgalmat lebonyolító magyar külkereskedelem egyre kevésbé lehet közömbös e tevékenység sok meglepetést és buktatót rejtgető, különleges jogi környezete iránt.