

L Á B J E G Y Z E T E K

a III. fejezethez

- 1/ L. A hágai Vételi Egyezmény, a nemzetközi vétel szabályozására vonatkozó UNCITRAL-egyezménytervezet, a fuvarozás körében a nemzetközi vasuti fuvarozást szabályozó CIM, a közuti fuvarozásra vonatkozó CMR, a légifuvarozást szabályozó Varsói Egyezmény, a tengeri fuvarozásra vonatkozó UNCITRAL-egyezménytervezet, a megbizási jellegetű ügyletek körében a képviselőre vonatkozó UNIDROIT-egyezménytervezet /1973/ és a szállítmányozási szerződésre vonatkozó UNIDROIT-egyezménytervezet /1976/ alkalmazási körre vonatkozó rendelkezéseit. Részletesebben l. Martonyi, J.: Kisérletek megbizási típusu ügyletek jogának egységesítésére, Jogtudományi Közlöny, 1977. március 153-154. old.
- 2/ L. például a Schmitthoff, C. által szerkesztett "The sources of the law of international trade /London, 1964/ kötetben megjelent tanulmányokat.
- 3/ A jogszabálynak "üdvös és halálos ellensége a társadalmi-gazdasági változásokat görgető idő, amely gyámoltalan vagy zsarnok vénemberhez teszi hasonlóvá a jogtételt." L. Eörsi: Összehasonlító polgári jog, 396. old.
- 4/ "Az anyag. jog önmagától sohasem változik. A változás energiáit kívülről kapja, a társadalmi-gazdasági változásokból". L. Eörsi: i.m. 397. old.
- 5/ Egy 1636-ból származó meghatározás szerint a lex mercatoria nem más, mint "a customary Law approved by all authority of all Kingdomes and Commonweales and not a Law established by the Sovereignty of any Prince." idézi Honnold, I.: The influence of the law of international trade on the development and character of English and American commercial law; 1. Sources 71. old.

- 6/ "A body of truly international customary rules governing the cosmopolitan community of international merchants"
Goldstajn: International conventions and standard contracts as means of escaping from the application of municipal law. I., 1.: Sources 106. old.
- 7/ V.ö. Mádl, F.: Külkereskedelmi monopólium, nemzetközi mángánjog, Budapest, 1966, 30. old.
- 8/ A modern és a középkori lex mercatoriát Schmitthoff a következőként veti egybe: "When we compare the modern law of international trade . . . with the medieval lex mercatoria, we notice that the modern development has one great drawback and one great advantage: the drawback is that the modern law of international trade has to overcome the barriers created by the relatively modern concept of the national state which originated a legal order of numerous municipal systems; and the advantage is that the technique and mechanism of deliberate formulation of the law of international trade is infinitely more developed today than it was in the middle ages." L. Sources 37. old.
- 9/ L. Eörsi: i.m. 456-462. old.
- 10/ L. Eörsi: i.m. 127. old.
- 11/ L. a burzsoá jogrendszerek négy fő csoportjáról Eörsi i.m. 109-183. old.
- 12/ "So wirkt und webt im Seerecht ein Ausdehnungsdrang zum Weltrecht wie kaum je in einem anderen Rechtsstoff". L. Wüstendörfer: i.m. 20. old.
- 13/ "Auf keinem Gebiet ist die internationale Behandlung der Probleme so angebracht wie hier". L. Schnitzer, A.: Vergleichende Rechtslehre, Basel, 1961 II. kötet 662. old.
Ramberg megállapítja, hogy "it goes without saying that, in the field of maritime law, international uniformity is not only preferable - it is a must." L. i.m. 414. old.

14/ A szerződés értelmezésére irányadó jogról és az idegen kifejezések tartalma meghatározásának problémáiról 1. Lando, O.: The interpretation of contract in the conflict of laws, *Rebels Z.* 38. 1974 2-3. 388-395.old. Lando azokat a svéd és NszK-beli birói döntéseket tartja helyesnek, ahol a bíróság az angol nyelvű szerződések angol jogi fogalmait /pl. "perils of war"/ - a korábbi skandináv döntésektől eltérően - az angol joggal összhangban és nem az alkalmazandó jog megfelelő kifejezéseinek jelentése alapján értelmezte. /"This tendency is wellcomed by those who, like the present author, are in favour of certainty and foreseeability in international trade."/ Kérdés persze, hogy képes-e a skandináv, német, lengyel vagy magyar bíróság a szerződésben alkalmazott angol kifejezés által denotált jogi fogalom pontos angol jogi értelmét megtalálni.

Az angol nyelvű tengeri fuvarozási szerződéseket a francia joggyakorlat szerint is a common law-val összhangban kell értelmezni, amire az alapot a Code Civil 1159.cikkének /"ce qui est ambigu s'interprete par ce qui est d'usage dans le pays ou le contrat est passé"/ transzponálása adja meg. Rodiere kiemeli, hogy ez nem jelenti az angol jog alkalmazását; "il s'agit seulement du sens des mots, de l'acception dans laquelle il faut les prendre" /i.m. 86-87.old./ A kérdés azért nem egyszerű, mert bármilyen pontosan elhatárolható elméleti szinten a birói értelmezés és az alkalmazandó anyagi jog területe /v.ö. Eörsi: A nemzetközi kereskedelmi szokásról, *Külgazdaság*, 1974/5. 71.old./, a gyakorlatban az angol kifejezések értelmezése és az angol jog alkalmazása közötti határ sokszor elmosódik, annál is inkább, hogy az angol döntések jelentős

része éppen a szerződés nyelvének értelmezésén, a szavak szemantikai analizisén alapul.

- 15/ "Maritime law tends to become an area of specialists isolated from the general development of the national legal system" l. Tiberg, H.: The law of demurrage, London, 1960, 1. old.
- 16/ L. Wüstendörfer: i.m. 30. old., valamint Tiberg u.o. /"courts in different countries begin to rely on foreign cases in reaching their national conclusions"/
- 17/ L. Friedmann, W.: Legal theory, London, 1960, 472. old., Eörsi: i.m. 356. old.
- 18/ V.8. Eörsi: i.m. 235-237. old.
- 19/ L. Vékás: i.m. 170. old.
- 20/ Saleilles: De la déclaration de la volonté, 1901. Idézi Raiser, G.: Das Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen, Bad Hamburg v.d.H., 1961, 149. old.
- 21/ "Experience has shown that the development of uniform rules of international trade by the practice is much more efficient and far-reaching than the unification of commercial law by means of international legislation." L. Kopelmanas: International conventions and standard contracts as means of escaping from the application of municipal law II. Sources, 120. old.
- 22/ L. Eörsi: i.m. 353. old.
- 23/ V.ö. Schmitthoff, C.: The sources of the law of international trade, its growth, formulation and operation /London, 1904/ Sources 19-20. old.
- 24/ V.ö. Szász I.: A KGST Általános Szállítási Feltételek, Budapest, 1974, 60-66. old.
- 25/ V.ö. Eörsi: i.m. 391. old.
- 26/ Taylor v. Caldwell /1863/. L. Ramberg: i.m. 164. old.; Carver 377. old.; Cheshire, G. - Fifoot, C.: The law of contract, London, 1969, /7. kiadás/ 507-510. old.; Eörsi: i.m. 429. old.

- 27/ Freeman v. Taylor /1831/; Dahl v. Nelson /1881/; Geipel v. Smith /1872/; Jackson v. Union Marine Insurance /1874/.
L. Carver: 378-380.old. Ugyancsak v.ö. Zweigert, K. -
Kötz, H.: Einführung in die Rechtsvergleichung auf dem
Gebiete des Privatrechts, Tübingen, 1969, 2.kötet 236-237.old.
- 28/ Krell v. Henry /1903/ ; Herne Bay Steamboat v. Hutton
/1903/ . L. Ramberg: i.m. 168-169.old., Zweigert: i.m.
236. old.; Eörsi: i.m. 248.old. és 393.old.
- 29/ V.ö. Zweigert - Kötz: i.m. 224-225.old.
- 30/ "Es ist meine feste Überzeugung, dass die stillschweigend
erklärte Voraussetzung, was man auch gegen sie einwenden
mag, sich immer wieder geltend machen wird. Zur Türe hi-
nausgeworfen, kommt sie zum Fenster wieder herein."
Windscheidet idézi Ramberg : i.m. 157.old.
- 31/ V.ö. McNair, A. - Watts, A.: The legal effects of war,
Cambridge, 1966, 151.old.
- 32/ "The implication which the law draws from what must
obviously have been the intention of the parties, the
law draws with the object of giving efficacy to the
transaction and preventing such a failure of consideration
as cannot have been within the contemplation of either
side..." L. Carver: 466.old.; Cheshire v. Fifoot: i.m.
158.old.
- 33/ "It will not be the first time in English legal history
that rules of construction have proved to be more arti-
ficial than rules of law." L. Cheshire - Fifoot: i.m. 124.
old.
- 34/ " It is usually a mistake to call a thing that which is
not - at least it does not make for clear thinking." Page-
at idézi Ramberg: i.m. 179.old.
- 35/ Az alapvetően megváltozott helyzetben a szerződés nem a-
zért szűnik meg, "because the Court in its discretion

- thinks it just and reasonable to qualify the terms of the contract, but because on its true construction it does not apply in that situation. *British Movietonews v. London and District Cinemas* /1952/, L.Ramberg: i.m. 173.old.
- 36/ V.ö. Wright, R.: Legal Essays and addresses /Some developments of commercial law in the present century/ Cambridge 1939, 255o.old.
- 37/ "The court has formulated the doctrine by virtue of its inherent jurisdiction, just as it has developed the rules of liability for negligence, or for the restitution or repayment of money where otherwise there would be unjust enrichment... .. the doctrine of frustration is really a device by which the rules as to absolute contracts are reconciled with the special exceptions which justice demands." Lord Wright szavai a *Denny, Mott v. Fraser* döntés indokolásából. L. Carver 386.old.
- 38/ "... the parties themselves have become so far disembodied spirits that their actual persons should be allowed to rest in peace. In their place there rises the figure of the fair and reasonable man. And the spokesman of the fair and reasonable man, who respresents after all no more than the anthropomorphic conception of justice, is and must be the court itself". *Davis Contractors Ltd. v. Fareham Urban District Council* /1956/ L. Ramberg: 155.old.
- 39/ " The theory of implied term has now been discarded by everyone or nearly everyone, for the simple reason that it does not represent the truth". *Ocean Tramp Tankers Corporation v. Sovfracht /The Eugenia/* L. Lloyd's Law Reports, 1963 2.k. 389.old.

- 40/ Az angol jogban széles körben alkalmazott fikció jogi technikájáról Jeremy Bentham nem éppen a leghizelgőbben nyilatkozott: "In English law, fiction is a syphilis which runs in every vein, and carries into every part of the system the principle of rottenness", idézi Ramberg: i.m. 104.old.
- 41/ A "basis of contract" elv magja először a Krell v. Henry koronázási ügyben jelent meg. Az "identity of contract" tételének alkalmazását l. Metropolitan Water Board v. Dick, Kerr and Co. /1918/, majd részletes magyarázatát a Cricklewood Property and Investment Trust Ltd. v. Leighton's Investment Trust Ltd /1945/ ügyben. L.: Ramber: i.m. 174-175 old.
- 42/ L. Carapanayoti and Co. v. E.T. Green, Ltd /1958/.L. Lloyd's Law Reports 1958.2.k. 169-179.old.; The Eugenia l. 39.sz.lábjegyzet
- 43/ V.ö.Cheshire-Fifoot: The law of contract, London, 1964 /6.kiadás/ 117.old.
- 44/ V.ö.Cheshire-Fifoot: n.o.; Carver 624.old.; Scrutton 264.old.
- 45/ L. Scrutton 262.old.
- 46/ L.Cheshire-Fifoot: u.o.; Zweigert-Kötz: i.m. 2.k.16-17.old.
- 47/ "no condition or warranty that the vehicle is roadworthy or to its age, condition or fitness for any purpose is given by the owner or implied therein." L. Zweigert-Kötz: u.o.
- 48/ Yeoman Credit Ltd v. Apps /1962/ és Charterhouse Credit Co. Ltd v. Tolly /1963/ L.Cheshire-Fifoot: i.m. 118.old. L. még McCutcheon v. David Macbrayne Ltd. /1963/, Lloyd's Law Reports 1964.1.k. 16.old. és /még a Suisse-ügy előtt/ Hardwick Game Farm v. Suffolk Agricultural and Poultry Producers' Association, Ltd /1966/ Lloyd's Law Reports 1966.1.k. 197-247.old.

- 49/ L. Lloyd's Law Reports, 1965.1.k. 533-542.old.
- 50/ L. Lloyd's Law Reports, 1966.1.k.529-566.old. V.ö.
Zweigert-Kötz: i.m. 17.old.; Qeshire-Fifoot: i.m. /7.kiadás/
121.old.; Carver 643-645.old.; Scrutton 204.old.;
Ramburg: i.m.438.old.
- 51/ V.ö. Silberberg, H.: The Doctrine of Fundamental Breach Revisited, Journal of Business Law, 1971.jul. /197-207. old. / és okt. /280-288.old. /
- 52/ Harbitt's "Plasticine" Ltd v. Wayne Tank and Pump Co.Ltd és Farnworth Finance Facilities Ltd v. Attryde. L.
Silberberg: i.m. 198.old.; Scrutton 204.old.
- 53/ Silberberg: i.m. 203.old.
- 54/ Eörsi: A nemzetközi kereskedelmi szokásról, 69.old.
- 55/ V.ö. David, R.: Einführung in die grossen Rechtssysteme der Gegenwart, München-Berlin, 1966, 129.old.
- 56/ L. David, R.: i.m. 401-402. és 406.old.
- 57/ A nemzetközi kereskedelem legismertebb szokványai, a vételre vonatkozó Incoterms, az okmányos meghitelezést szabályozó "Regles", a kereskedelmi okmányok beszedésére vonatkozó "Reglement" kétségkívül nélkülözhetetlen funkciót töltenek be a szerződések tartalmának meghatározása és ennek nyomán a jogviták rendezése terén. Az Incoterms azonban alapjában véve csak a szerződési akarat értelmezésének, a felek kötelezettségeivel, költség- és kárveszélyviselésével kapcsolatos szerződési tartalom pontos kifejtésének területén mozog, a "Regles" és a "Reglement" szigorú követését pedig nem a szokás jogforrási rangja, hanem a szolgáltatást nyújtók sajátosan zárt köre biztosítja.
- 58/ V.ö. Eörsi: Elkészült az Uncitral Egységes Vételi Törvénytervezete, Külgazdaság, 1976/12

- 59/ "Customs of trade ... are tacitly incorporated in the contract though not expressed in it on the ground that the parties to the contract must be presumed to have contracted with reference to such customs". L. Scrutton 19.old.
- 60/ "It has long been settled that, in commercial transactions, extrinsic evidence of custom and usage is admissible to annex incidents to written contracts, in matters with respect to which they are silent." Hutton v. Warren [1836/ L. Carver 476.old.
- 61/ A szokást nem ismerő fél "is precluded from setting up, as against the persons he dealt with, his ignorance of that which he ought to know". Mollett v. Robinson [1872/ L. Carver 478.old.
- 62/ Sewell v. Corp. /1824/ L. Carver 479.old.
- 63/ Ropner v. Stoate, Hosegood /1905/ L. Carver u.o.
- 64/ Todd v. Reid /1821/, Scott v. Irving /1830/ stb. L. Carver 482.old.
- 65/ Oppenheim v. Russel /1802/ L. Carver 485.old.
- 66/ Az "unpaid seller" árumegállapítási jogát a joggyakorlaton épülő Sale of Goods Act, 1893 rögzítette törvényi szinten /44.§/ L. Sutton, R. - Shannon, N.: Chalmers' Sale of Goods Act, London 1945 125-127.old.
- 67/ Tancred v. Steele [1890/, Produce Brokers Co. v. Olympia Co. /1916/. L. Carver 488.old. Az újabb döntések közül l. Kum v. Wah Tat Bank Ltd. /1970/ Lloyd's Law Reports 1971.1.k. 439-449.old.
- 68/ L. Carver 480-481.old.
- 69/ Dixon, Irmaos and Cia v. Chase National Bank /1944/ L. Honnold: i.m. 80.old.
- 70/ Holman v. Peruvian Nitrate Co. /1878/; Bottomley v. Forbes /1838/; Norden SS Co. v. Dempsey /1876/ stb. L. Carver 492-495.old.

- 71/ V.Ö. Eörsi: i.m. 456-462.old.
- 72/ L. Ramberg: i.m. 414.old.
- 73/ A common law kimentési okai az Act of God, a King's enemies, az áru saját szerű hibája /inherent vice/, a csomagolási hiba /defective packing/ és a lex Rhodia de iactu mercium származéka az u.n. "jettison". L. Carver 9-20.old.
- 74/ Steel v. State Line Steamship Co. /1877/; The Marathon /1879/ stb. 1. Scrutton 80.old.
- 75/ "In the absence of express stipulation to the contrary, the owner of the vessel undertakes to proceed by a usual and reasonable route without unjustifiable departure from that route and without unreasonable delay" Davies v. Garrett /1830/; Scaramanga v. Stamp /1880/ stb. L. Scrutton 257.old.
- 76/ L. Eörsi: i.m. 458 old.
- 77/ L. Eörsi: i.m. 243.old.
- 78/ V.Ö. Vékás: i.m. 175.old.
- 79/ L. Richterliche Kontrolle von Allgemeinen Geschäftsbedingungen, Frankfurt-Berlin, 1968 c. tanulmánykötet, ugyancsak Katona P.: Általános adásvételi feltételek érvényessége, Külgazdaság, 1975/6.
- 80/ L. Zweigert-Kötz: i.m. 2.k. 17.old.
- 81/ L. Raiser: i.m. 264-269.old.
- 82/ Burton v. English /1883/; The Dunbeth /1897/. L. Carver 452.old. Ugyancsak Ambetielos v. Anton Jürgens Margarine Works, /1923/ L. Ramberg: i.m. 420.old., valamint Christie and Vesey Ltd v. Helvetia NV. /1960/ L. Lloyd's Law Reports 1960.I.kötet 540-553.old.
- 83/ Texas and Pacific Railway Co. v. Reiss /1902/ L. Zweigert-Kötz: i.m. 2.k. 13.old.

84/ L. Ramberg: i.m. 420.old.

85/ V.ö. Zweigert-Kötz: i.m. 2.k. 12.old.; Raiser: i.m. 264.old. A contra proferentem elvét alkalmazó német ill. NSzK-beli birói döntések felsorolását l. Prüssman: i.m. 800.old.

A francia jogban a contra proferentem elvét a Code Civil 1162.cikke tételezi, a kiterjesztő értelmezés alkalmazására azonban a joggyakorlat kevés hajlandóságot mutat.

L. Rodiere: i.m. 87.old.

86/ Az elvet alkalmazó angol tengeri fuvarozási döntések hosszú sorából: Warren v. Peabody /1849/; Re Richardson and Samuel /1898/; Mudie v. Strick /1909/. Az értelmezési technika felhasználását a szerződésbe avatkozásra jól mutatja a Stag Line v. Foscolo, Mango /1932/ ügyben hozott döntés. A szerződés deviációs klauzulája szerint a fuvarozó jogosult "to call at any ports in any order for bunkering or other purposes" ; az ítélet szerint az "other purposes" kifejezés nem fedti azt az esetet, amikor a hajó szerelők felvétele céljából köt ki az eredeti utvonalon nem szereplő kikötőben. L. Carver 446-452.old.

87/ L. Ramberg: i.m. 421.old.

88/ Az 1976 dec.12.-én életbe lépett "Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen /AGB-Gesetz/" 9.§-ában foglalt "Generalklausel" értelmében mindazok a kikötések érvénytelenek, amelyek a Treu und Glauben követelményei ellenére az egyik felet aránytalanul hátrányosan érik. Ilyennek minősülnek kétség esetén azok a rendelkezések, amelyek valamely törvényi szabályozás alapvető megfontolásával nem egyeztetetők össze, vagy amelyek a szerződésből eredő jogokat vagy kötelezettségeket a szerződési cél elérését veszélyeztető mértékben korlátozzák. A 10. és a 11.§§ ezen tulmenően tétele-

sen felsorolja a tilalmazott és ennek megfelelően érvénytelen klauzulákat, melyeket - eltérően a 9.§-ban foglalt generalklauzulától - a kereskedelmi ügyletekre a 24.§ értelmében nem kell alkalmazni. L. részletesen: Löwe, W.-Westphalen, F.-Trinkner, R.: Kommentar zum Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen, Heidelberg, 1977, valamint Landferman, H-G.: AGB-Gesetz und Auslandsgeschäfte, Recht der internationalen Wirtschaft, 1977/8.

- 89/ A generalklauzulák alkalmazásáról l. Raiser: i.m. 280-285. old.; Eörsi: i.m. 448-453. old. Az NSzK-beli birói döntéseket l. Richterliche Kontrolle, 15-19. old.
- 90/ N.Y. Central Railroad Co. v. Lockwood /1873/; Air Transport Associates v. United States /1955/; Bisso v. Inland Waterways Corp. /1954/. L. Zweigert-Kötz: i.m. 2.k. 18. old.
- 91/ Goods v. Oregon Short Line Railroad Co. /1922/; Oceanic Steam Navigation Co. v. Corcoran /1925/ L. Zweigert-Kötz: u.o.
- 92/ V.ö. Zweigert-Kötz: i.m. 2.k. 18. old.; Ramberg: i.m. 436-437. old.; Eörsi: i.m. 239-340. old.
- 93/ L. Zweigert-Kötz: i.m. 2.k. 14. old. A jó erkölcsökkel és a törvényekkel egyezés általános követelményén /Code Civil 1172.cikk/ tulmenő egyetlen elvi korlát, amelyet a joggyakorlat a Code Civil 1174.cikkéből vezet le, hogy a kikötések nem foszthatják meg a szerződést annak lényegétől. L. Rodiere: i.m. 350. old.
- 94/ "...il y a la prédominance exclusive d'une seule volonté, agissant comme volonté unilatérale, qui dicte sa loi, non plus á un individu, mais á une collectivité indéterminée.." idézi Raiser: i.m. 149. old.
- 95/ A Brüsszeli Egyezmény történeti előzményeiről, a kidolgozás több évtizedes folyamatáról l. részletesen Kreskay, F.: A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján, Kan-

didátusi értekezés, Budapest, 1966

- 96/ Természetesen az azonos szöveg értelmezése is különböző lehet, annak ellenére, hogy több angol döntés hangsúlyozza /pl. Stag Line v. Foscolo, Mango, 1932, L. Schmitthoff: i.m. 22. old./ az egységes szabályok általános és közös elvek alapján történő értelmezésének szükségességét. Egyetlen példa: az Egyezmény 4. cikkének /4/ bekezdése előírja, hogy a "deviation"-nek, az utvonaltól történő eltérésnek ésszerűnek kell lennie. Az angol joggyakorlat - szemben például az amerikaival - ennek az előírásnak különös módon nem tulajdonít kötelező erőt és érvényesnek ismeri el az ellenkező szerződési kikötéseket. /Renton G.H. and Co. v. Palmyra Trading Corp. of Panama, 1957, I. Ramberg: i.m. 28. old./

Ugyancsak eltérő eredmények forrása, hogy az Egyezmény által egységesen megállapított felelősségkorlátozás összegét nem jelentéktelen mértékben differenciálta a nemzeti valuták eltérő irányu mozgása, ill. eltérő ütemű értéktelenedése. L. részletesen Kreskay: i.m. 203-220. old.

- 97/ A kérdés akkor vetődik fel, ha pl. az Egyezményt alkalmazni rendelő hajóraklevél annak kötelező szabályaival ellentétes kikötést, pl. bizonyos áruk tekintetében felelősségkizáró klauzulát tartalmaz. Mivel az Egyezmény csak a felek megállapodása alapján alkalmazandó, az angol bíróság a felelősségkizáró klauzulának adott elsőbbséget. /Varnish v. Kheti /Owners/, 1949, I. Carver 203. old./
- 98/ Az angol joggyakorlat szerint az Egyezmény által alkalmazott "loss and damage" szavakat nem fizikai, hanem szélesebb értelemben kell felfogni, és így azok többek között a késedelem okozta károkat is magukban foglalják. A fuvarozó tehát a késedelemért is felel, ill. felelősségét a késedelemből eredő károkért sem zárhatja ki érvényesen.

/Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co., 1957,
1. Carver 194.old./

Ugyanez az értelmezés azonban az eredeti francia szöveg
/"responsabilité pour perte ou dommages concernant des
marchandises"/alapján már nemigen lehetséges, más törvé-
nyek /pl. skandináv/ szóhasználata alapján pedig kizárt.

L. Ramberg: i.m. 31.old. A német, majd az NSzK joggya-
korlat viszont az angol elvet követi és az Egyezmény
kogens szabályait a fuvarozó késedelmére is alkalmazza.

L. Wüstendörfer: i.m. 294.old.; Prüssman: i.m. 552.old.

- 99/ A gyakorlatban a charter party és a hajóraklevél kapcso-
latának négy különböző esetét kell megkülönböztetni. Az
első esetben a charter party-val igazolt szerződés fu-
varoztatója azonos a feladóval és ő is marad a hajórak-
levél jogosultja. A hajóraklevél ilyenkor egyszerű átvé-
teli elismervény funkcióját tölti be és a felek jogvi-
szonya kizárólag a charter party feltételeinek uralma a-
latt áll. /Rodocanachi v. Milburn, 1886 stb. L. Carver
349.old./. A második esetben a charter party-val igazolt
szerződés fuvaroztatója és a hajóraklevél első jogosult-
ja /a feladó/ két különböző személy, a fuvarozó tehát
egymással párhuzamosan két különböző szerződést köt. Az
egyik jogviszonyra a hajóraklevél, a másikra a charter
party feltételei irányadók. Ugyanez a helyzet, amikor
a charter party-val igazolt szerződés fuvaroztatója, a-
ki egyben a hajóraklevél első jogosultja, forgatja az
okmányt, azaz az abban megtestesített jogokat harmadik
személyre ruházza. A fuvarozó és a forgatmányos között
új jogviszony jön létre, amely teljes egészében a hajó-
raklevél feltételeinek az uralma alatt áll. /Hain SS.Co.
v. Tate and Lyle, 1941. L. Carver 351.old./. A negyedik
eset az első eset egy változata, mikor a charter party-

val igazolt szerződés fuvaroztatója és a hajóraklevéllel igazolt ügylet feladója eredetileg két különböző személy, a feladó azonban a "hajóbérlő"-re forgatja a hajóraklevelet. Ebben a vonatkozásban a helyzetet alapvetően megfordította a Court of Appeal fontos gyakorlati jelentőségű döntése, a *President of India v. Metcalfe/1970/* ügyben, amely szakított a korábbi precedensekkel és kimondta, hogy eredetileg két önálló szerződés a felek személyének egyesülése következtében egyetlen ügyletté alakul, amely a charter party feltételeinek uralma alatt áll. *L. Carver 349-452.old.; Scrutton 56-61.old.* A negyedik esetre vonatkozóan lényegében ugyanezt az álláspontot fogadta el a magyar Legfelsőbb Biróság a *Gf.IV. 31.892/1976/2.sz.itéletében.*

- 100/ Az értékállandóság biztosítása egyébként a nemzetközi kereskedelem egészének fontos és megoldást igénylő problémája. A témáról l. Hidas, J.: Uj típusu értékállandósági kikötések, *Külgazdaság, 1975/7*
- 101/ Az angol jogban pl. az 1955 évi Bill of Lading Act 3. szakasza a common law "estoppel"-re vonatkozó általános szabályainak alkalmazásaként "statutory estoppel"-t teremt, azaz kimondja, hogy a hajóraklevél adataival szemben a jóhiszemű és visszterhesen szerző forgatmányos felé nincs helye ellenbizonyításnak.
- 102/ Az NSzK Bundesgerichtshof egy 1973-ban hozott ítélete például kimondta, hogy az átvevő kijátszása céljából kiállított tiszta hajóraklevél ellenében adott garancia érvénytelen, mivel az ügylet a BGB 138.§ /1/ bekezdése alá esik. /*Bundesgerichtshof 1973.I.25., II.Z.R.139/71.sz.*/
- 103/ "Nuvoy", "Murmapatit", "Sovorecon", "Black Sea Wood", "Cubasugar"; jelenleg folyik a kőolajfuvarozásra szolgáló charter party és az általános time charter party

/"időbérleti"szabványszerződés/ feltételeinek a kidolgozása.

- 104/ "The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose"
- 105/ "ein internationales Charterrecht als selbstgeschaffenes Recht der Wirtschaft" 1. Lorenz-Meyer:i.m. 62.old.
- 106/ Az UNCTAD titkársága által a charter party-k tárgyában a közelmúltban kidolgozott jelentés többek között megállapítja: "Whereas some governments and interests in developing countries advocate codification on the adoption of an international convention, a contrary view tends to prevail in many official academic and shipping circles in maritime countries." Charter parties, report by the secretariat of UNCTAD, United Nations, New York, 1974 75.old.
- 107/ A témát az UNCTAD hajózási jogi munkacsoportja tárgyalta meg az 1975-ben tartott ülésén. A nemzetközi jogegyesítés szükségességével kapcsolatos álláspontok ellentétes volta következtében a munkacsoport csak a kérdés további vizsgálatát tudta napirendre tűzni. Report of the Working Group on International Shipping Legislation on its fourth Session, TD/B/C.4/ISL/L.37.
- 108/ Az angol joggyakorlat a fuvarozó vészkereseti jogát a "hajóbérlő" ellen külön kikötés hiányában is biztosítja. L. Cadwallader, F.: The Shipowner's Indemnity, The Journal of Business Law, 1972, július /181-194.old./ és október /286-296.old./ L. még: The Brabant /1965/ Lloyd's Law Reports 1965.2.k. 546-555.old., valamint Coast Lines Ltd v. Hudig and Veder Chartering NV. /1971/ ,Lloyd's Law Reports, 1972, I.k.53-62.old. Ugyanez a helyzet a francia /1. a Cour de Cassation ítéletét a Jorgensen v. Dumartin ügyben, D.M.F., 1966 615.old./ valamint az NSzK-joggyakorlatban /1. Prüssman:

- 107.old./is. A norvég legfelsőbb bíróság 1961-ben hozott ítélete viszont nem ismerte el a fuvarozó jogszabály erejéből folyó visszkereseti jogát abban az esetben, amikor a hajóraklevéllel igazolt szerződés súlyosabb felelősségi rendszere a Brüsszeli Egyezmény kötelezően alkalmazandó szabályaiból folyik. /The Vestkyst , 1. Ramberg: i.m.54.old./
- 109/ L. Capelle: i.m. 356-357 old.; Wüstendörfer: 278.old.; Carver 204-207.old.
- 110/ " What is very difficult to understand is that the responsibility of the two classes of shipowners towards those who entrust goods to their care for shipment may not be the same." L. Cuffley, C.: Ocean freights and chartering, London, 1972, 153.old.
- 111/ L. Prüssman: i.m. 808.old.; Markianos, : Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, Hamburg /Überseestudien, Heft 26./, 1960 73.old.

IV. FELELŐSSÉG A TENGERI FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS
MEGSZEGÉSÉÉRT

1. A szerződésszegésről általában
2. A fuvarozó szerződésszegéseinek fajtái és jogkövetkezményei
3. A fuvaroztatói szerződésszegések

1. A szerződésszegésről általában. A fejezet indításakor célszerűnek tűnik a cél szerényebb voltára és a terjedelmi korlátokra utalni. A szerződésszegés és a felelősség fogalma ugyanis az általános kérdések és az ezzel kapcsolatos különböző elméleti álláspontok olyan lavináját engedti utnak, amelyekre ez az elsősorban a tengeri fuvarozás különös vonásait szem előtt tartó vázlatos, összehasonlító áttekintés még érintőleg sem térhet ki. Az alapvető kategóriákkal kapcsolatos eltérő álláspontok közül ezért csak kiindulópontként rögzíthetjük azokat a tételeket, amelyeket az áttekintés során irányadónak tekintünk. A szerződésszegés alatt minden olyan helyzetet, vétkes vagy vétlen magatartást vagy körülményt értünk, amely a szerződésbe ütközik, azzal ellentétes. Ez a kör természetesen sokkal szélesebb, mint a valamelyik fél felelősségét kiváltó tényállások köre, ez utóbbi esetről ugyanis csak akkor beszélünk, ha a szerződéssel ellentétes helyzet létrejöttére valamelyik fél magatartása, mégpedig a felróhatóság valamely mozzanatát tartalmazó magatartása vezetett.^{1/} Az összehasonlítás azonban magától értetődően korrekciókat igényel ezen a tételen. A common law abszolút kötelezettségvállaláson alapuló felelőssége például nyilván nem kapcsolható a felróhatósághoz és eredeti alakjában voltaképpen nem a felelősség, hanem a felek közötti kockázatmegosztás kérdéskörébe tartozik, de mivel az angol

jog a fuvarozói és fuvaroztatói szerződésszegéseknek a felróhatóságtól teljes egészében független alakzatait is felelősségi intézménynek tekinti, azokat itt, ebben a fejezetben kell tárgyalnunk. A fuvarozásra átvett árut ért károkért fennálló, a magyar jogban szabályozott "objektív" felelősség már nem vet fel problémát, mivel egyrészt az u.n. "objektív" tengeri fuvarozói felelősséget az érintett nemzeti jogok egyike sem ismeri, másrészt pedig a vétkes és vétlen "objektív" felelősség merev szembeállítását a gyakorlat tükrében is életszerűtlennek és jelentőségében másodlagosnak érezzük?² Nem soroljuk viszont e fejezetbe azokat a szerződésszegéseket, így elsősorban a vállalkozás megkezdése után bekövetkező vétlen lehetetlenülés és annak a tengeri fuvarozási szerződés vállalkozási jellegéből fakadó, a kockázatmegosztás sajátos kérdéseit felvető különleges változatait, amelyekre a szerződés teljesítés nélküli megszűnésének eseteit áttekintő más fejezetnek kell kitérnie. A jogosulti késedelmet viszont jónéhány nemzeti jog felfogásától eltérően szerződésszegésnek tekintjük, sőt annak a téma szempontjából leglényegesebb formáját, a fuvaroztató együttműködési kötelezettségeinek késedelmes teljesítését is felelősségi intézményként fogjuk fel annak ellenére, hogy a nemzeti jogok egy részében e késedelem jogkövetkezményét a fuvaroztató felróható magatartásához kapcsoló szál a láthatatlanságig vékony, az angol jogban pedig éppen az abszolút kötelezettségvállalás tételéből eredően nem is létezik. Más kérdés az, hogy ezt az intézményt a jogrendszerek egy része nem tekinti felelősségi intézménynek, sőt még szerződésszegésnek sem, és az együttműködési kötelezettség késedelmes teljesítése, közelebbről a rakodási műveletek késedelme esetére járó térítést ennek megfelelően nem kártérítésnek, hanem fuvardijkiegészítés-

ként fogja fel.

A fuvarozót és a fuvaroztatót terhelő fő- és mellék-kötelezettségek megszegésének jogkövetkezményei - tipikusan és mindenekelőtt a kártérítési felelősség jogintézménye - részben az egyes nemzeti jogoknak a szerződésekre vonatkozó általános, illetve egyes esetekben a szerződéses és a szerződésen kívüli felelősségre egyaránt vonatkozó általános felelősségi szabályaiban, más része pedig e nemzeti jogoknak a tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó különleges szabályaiban leli alapját. Lényegében a különleges szabályok körébe esik az a több-kevesebb pontossággal elhatárolt kör is, amelyet nemzetközi szintű kogens szabályozás rendez. A különböző nemzeti szabályozások közös és eltérő elemei vizsgálatát, e szabályozások összehasonlítását az általános és a tengeri fuvarozásra vonatkozó sajátos szabályok szövevényében kell elvégezni. A tengeri fuvarozási szerződés megszegéséért fennálló felelősség így ismét az általános és a különös vonások sajátos egységét példázza és aláhuzza azt a tételt, hogy a gyakorlati jogkövetkezmények kutatása és több-kevesebb biztonsággal történő előrelátása elengedhetetlenül szükségessé teszi azoknak a pályáknak a feltárását, amelyek minden esetben a különös mögött álló általános szabályok területére vezetnek.

Az általános és különös szabályoknak egy jogrendszeren belüli vertikális és az egyes nemzeti jogok szabályinak horizontális összevetését a fuvarozó és a fuvaroztató szerződésszegéseinek rendszerében, a kötelezettségszegések egyes fontosabb esetei köré csoportosítva végezzük el és egyben a különböző jogtipusokba és jogcsoportokba tartozó arra a néhány nemzeti jogra korlátozzuk, amelynek a magyar külgazdaság, ezen belül az árufuvaroztatói érdekek szempontjából

elsősorban jelentősége van. Mind a fuvarozói, mind pedig a fuvaroztatói szerződésszegések körében figyelemmel kell lennünk a hajóraklevéllel és a charter party-val igazolt tengeri fuvarozási szerződések eltérő adottságaira és ebből eredően a jogi szabályozások és a szerződési feltételek közötti eltérésekre, amelyek az egyes nemzeti jogokban - összefüggésben a tengeri árutovábbítás gazdasági módzatainak különböző jogi tipizálásával, a kogens szabályok változó érvényesülési körével és ennek megfelelően a szerződési szabadság jogtételék és joggyakorlat szabta korlátai eltérő alkalmazásával - különböző mértékben és hatásokkal jelentkeznek.

2. A fuvarozói szerződésszegések. A tengeri fuvarozási szerződés tartalmának egyik alapvető eleme, hogy a megállapodással a fuvarozó kötelezettséget vállal az árunak a szerződésben meghatározott helyen /kikötőben/ és időpontban történő átvételére. E fuvarozói kötelezettség késedelmes teljesítésének jogkövetkezményei az általunk figyelembe vett nemzeti jogok, /angol, amerikai, NSzK, francia, skandináv, görög, szovjet, lengyel, NDK, jugoszláv/ többségében nagyobb részt az általános szabályok szerint alakulnak, amelyeket azonban több különös vonás is tarkít.

Az angolszász jogok a fuvarozó megváltozott időpontban történő kiállítására vonatkozó kötelezettség vállalását olyan abszolút ígéretnek tekintik, amelynek megszegése a fuvarozó vétkes vagy vétlen voltától függetlenül megalapozza a fuvaroztató kártérítési igényét. A "clausal law" persze korán és több irányban is reagált erre az abszolút kötelezettségvállalásból eredő veszélyre; egyrészt felvette a szerződésbe az időpont vállalását enyhítő és lazító kiköté-

seket /"expected ready to load" stb /^{3/}, feltételekhez fűzve egyben a szerződésben megjelölt hely elérésének kötelezettségét is /" so near thereto as she can safely get" stb/^{4/}, másrészt a kimentő kikötések /" excepted perils"/ hosszú listáját ^{5/} erre a kötelezettségre is kiterjesztette és mindezzel az abszolút kötelezettség elvi tételét a gyakorlatból ugyszólván teljesen kiszorította.

A fuvarszköz késedelmes kiállítása a másik felet elállásra jogosító, alapvető, "a szerződés gyökeréig ható" szerződésszegésnek az általános elvekkel összhangban akkor minősül, ha a felek ezt a kikötést lényeges feltétellé, "condition"-ná avatták, ennek hiányában pedig akkor, ha a késedelem olyan mérvű, hogy az ügylet a fuvaroztató szempontjából elveszti a kereskedelmi célját, azaz az eredetileg csak "warranty"-nak minősülő feltétel "condition"-ná nő.^{6/} a lényeges feltétellé avatás a joggyakorlat szerint történhet akár az időpont egyértelmű meghatározásával, akár pedig egy olyan kifejezett kikötés felételével, amelynek értelmében, ha a hajó a szerződésben meghatározott időpontig nem érkezik meg az elhajózási kikötőbe, a fuvaroztatót megilleti az elállás joga /cancelling clause/.^{7/}

Sajátos, a nemzeti jogok többségétől eltérő szabálya az angol jognak, hogy a fuvaroztató a szerződéstől csak az elállási záradékban megjelölt időpont /cancelling date/ bekövetkeztével állhat el, ezt megelőzően akkor sem, ha a körülményekből, például a hajó földrajzi helyzetéből nyilvánvaló, hogy az a kikötött időpontra nem érkezik meg az elhajózási kikötőbe.^{8/} Ez az elv a fuvaroztatói elállási jog hiányán túl azt is jelenti, hogy a fuvarozónak akkor is kötelessége az elhajózási kikötőbe irányítani a hajót, ha már

látható, hogy az nem érkezik meg időben.

Az általános szabályoknak megfelelően a fuvaroztató a szerződéstől való elállással egyidejűleg a fuvarozó szerződésszegése által okozott kár megtérítését is követelheti. A felelősség természetesen a kötelezettségvállalástól függ, tehát ha az az eredményre irányul, akkor abszolút, ha pedig csak ésszerű gondosság kifejtésére vonatkozik, akkor vétkes jellegű. Figyelemreméltó, hogy a joggyakorlat az említett elállási záradékot nem tekinti az eredményre vonatkozó kötelezettségvállalásnak, és bár az elállásra az időpont pusztá bekövetkezése esetén feljogosítja a fuvaroztatót, kártérítési igény érvényesítésére - a kontinentális jogokkal egyezően^{9/} - csak akkor ad lehetőséget, ha a fuvarozó nem fejt ki ésszerű gondosságot a hajó elhajozási kikötőbe juttatásával kapcsolatban.

A fuvarozóval szembeni kártérítési igény érvényesítését a szerződésben kikötött kimentő körülmények valamelyikének a bizonyítása is kizárja. A kimentő körülmény fuvarozó általi bizonyítása azonban nem zárja el a fuvaroztatót annak bizonyításától, hogy a kimentő körülmény ellenére a fuvarozó vétkesen járt el, mert a körülményt vétkes magatartásával maga idézte elő, illetve azt kellő gondosság kifejtésével elhárithatta volna. A kimentő körülmények tehát nem jelentenek automatikus és abszolút mentesülést, joghatásuk elsősorban a fuvarozó vétkességével kapcsolatos bizonyítási teher megfordításában áll.^{10/}

Az elállás esetére fizetendő kártérítés mértékét az angol kártérítési jog általános tételei, tehát a közismert Hadley v. Baxendale ügyben leszögezett irányelvek^{11/} hatá-

rozzák meg, nagy számu eseti döntéssel alkalmazva és finomítva a tengeri fuvarozás területére.^{12/} Különös nyomatékot kap a fuvaroztató kárenyhítési kötelezettsége, amelynek értelmében minden ésszerű és lehetséges lépést meg kell tennie annak érdekében, hogy a küldemény más fuvarszközzel jusson el a rendeltetési helyére.^{13/} Ennek sikere esetén az elsősorban fuvardijttöbbletben és raktározási, illetve egyéb mellékköltségekben jelentkező kárának a megtérítését követelheti,^{14/} ha pedig a kárenyhítés nem jár eredménnyel /meglehetősen ritka eset/ a kártérítés összege az árunak a rendeltetési helyen a feltételezett érkezés időpontjában fennálló tényleges értéke és az elhajózási kikötőben fennálló értéke közötti különbözet, levonva ebből az elmaradt vállalkozás fuvardiját, valamint biztosítási és egyéb mellékköltségeit.^{15/}

Ha a felek az áru fuvarozásra átvételének időpontját nem emelték "condition"-ná, és a késedelem mértéke nem alkalmas az ügylet kereskedelmi céljának a meghiusítására, a fuvaroztató - a fuvarozói kötelezettségszegés említett feltételektől függő fennállása esetén - a késedelemből eredő kárának a megtérítését követelheti.^{16/} A késedelemből eredő kárnak minősülnek az elhajózási kikötőben felmerülő többletköltségeken kívül mindazok a veszteségek, amelyeket a fuvaroztató általában az árunak a rendeltetési helyen történő késedelmes kiszolgáltatása következtében szenved. /A fuvaroztató szempontjából hátrányos gazdasági eredmény ugyanis nyilván független attól, hogy a késedelem az áru átvételével vagy annak kiszolgáltatásával kapcsolatban, tehát a tényleges fuvarozás során merült fel./ A fuvaroztató a késedelem esetén kárként követelheti a fuvarozott áru értékének a késedelem időtartamára eső kamatát, valamint

1969 óta bizonyos körben az esetleges piaci áresést is. Az áresést ugyanis a korábbi birói gyakorlat a Hadley v. Baxendale nyomán olyan különös kárnak tekintette, amelyet a fuvarozó ésszerűen nem láthat előre, ezért azt a fuvaroztató nem követelheti.^{17/} A fordulat a gyakorlat szempontjából rendkívül jelentős Czarnikow v. Koufos ügyben következett be, amelyben a Lordok Háza a piaci áresést kárként ítélte meg, utalva arra, hogy ha a rendeltetési helyen az árunak állandó piaca van, a fuvarozónak ésszerűen számításba kell vennie, hogy a késedelem áresésben jelentkező veszteséget okozhat.^{18/}

A fentiek elvileg mind a hajóraklevéllel, mind pedig a charter partyval igazolt tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkoznak, a gyakorlatban azonban a meghatározott áru fuvarozására irányuló ügyletekben a fuvarozó az esetek túlnyomó többségében az elhajozási időpontra vonatkozóan semmilyen kötelezettséget sem hajlandó vállalni. Ehhez járul a szerződés és feltételei igazolásaként kiállított hajóraklevelekben szereplő kikötés, amellyel a fuvarozó a késedelemért minden felelősséget kizár, igaz ugyan, hogy ennek a kikötésnek az érvényességét az angol joggyakorlat a Brüsszeli Egyezmény fedte körben nem ismeri el. /1. 115.old./

A küldemény késedelmes átvételének a német BGB általános szabályain alapuló jogkövetkezményei több vonatkozásban megegyeznek az angol jog vázolt tételeivel, az azonos eredmény elérésének jogi technikája azonban a két jogrendszer közötti alapvető eltérések miatt természetesen különböző. Az átvétellel kapcsolatos fuvarozói kötelezettségeket itt sem rendezik kötelező érvényesülést kívánó szabályok, a BGB diszpozitív szabályaiban rögzített jogkövetkezmények tehát csak a felek eltérő megállapodásának hiányában nyernek alkal-

mazást. Ha a felek kifejezetten megállapodtak a pontos érkezési időben, /Fixgeschäft, BGB 361.§/, a fuvarozói ígéret "vertragliche Zusicherung"-nak minősül és késedelem esetén a fuvaroztató - függetlenül a fuvarozó vétkességétől - elállhat a szerződéstől.^{19/} Ha a felek az áru átvételének időpontját nem fix határidőként rögzítették, a BGB 326.§-a nyer alkalmazást, amely szerint a jogosult csak a kitűzött határidő eredménytelen lejártá vagy érdekmulás bizonyítása esetén állhat el a szerződéstől vagy követelheti a nem-telejesítésből eredő kárát. A kártérítési igény érvényesítése a szerződésszegés vétkességét feltételezi, mind a BGB 326.§-án alapuló nem-telejesítési kár, mind pedig a BGB 286.§-án alapuló késedelmi kár esetén.^{20/}

A kártérítés mértékével kapcsolatban külön említést igényel a HGB 660.§-ában meghatározott felelősségkorlátozás, amely mind a hajóraklevéllel, mind pedig a charter party-val igazolt tengeri fuvarozási szerződésen alapuló kártérítési igényekre irányadó. /Más kérdés az, hogy a HGB 662.§-ában előírt kogenciát az utóbbiak tekintetében a 663.§ feloldja./ A HGB szabályozásának a legtöbb nemzeti jogtól eltérő egyik leglényegesebb sajátossága, hogy az említett felelősségkorlátozást a Brüsszeli Egyezmény által fedett körön messze túlmenően a tengeri fuvarozóval szembeni valamennyi tengeri jogi természetű kártérítési igényre alkalmazni kell, tehát az nemcsak a fuvarozásra átvett áru elvesztéséért vagy megsérüléséért, hanem a késedelmes áruátvételért és nem-telejesítésért fennálló felelősségre is irányadó.^{21/} /A kogencia persze a hajóraklevéllel igazolt szerződések esetében is csak egyoldalú, azaz a felelősség növelését célzó kikötéseknek elvileg itt sem lenne akadályos./

Döntően az általános szabályok szerint alakulnak a késedelmes áruátvétel következményei a francia jogban is. Késedelem esetén a másik fél az abból eredő kárának /dommages-interets moratoires/ a megtérítését követelheti, feltéve, hogy a késedelem oka a kötelezettnek, tehát a fuvarozónak felróható /Code Civil 1137.cikk/. Elállásra és a nem-teljesítési kár /dommages-interets compensatoires/ követelésére csak akkor van lehetőség, ha adva van az u.n. "condition resolutoire", azaz a szerződésszegés lényegesnek és súlyosnak minősül. A francia kártérítési jog sajátos és sok nehézséget okozó szabálya szerint /Code Civil 1184.cikk/ az elállás csak kereset útján érvényesíthető, tehát azt külön bírői ítélet kell, hogy kimondja.^{22/} A szerződéstől elálló fuvaroztató tehát egészen a jogerős bírői ítélet meghozataláig a saját veszélyére cselekszik és a joggyakorlat arra sem szolgáltat egyértelmű támpontokat, hogy mely esetekben tekinthető a szerződésszegés valóban lényegesnek és súlyosnak. E hátrány kiküszöbölését célozza a szerződések széles körébe felvett u.n. "pacte comissoire", amelyben a szerződő felek konkrétan meghatározzák a szerződéstől való elállás előfeltételeit. A tengeri fuvarozási szerződések területén /amelyeket az új francia szabályozás, mint láttuk, a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó fuvarozási szerződések és az egész hajó átengedésére vonatkozó hajóbérleti szerződések egymással kapcsolatban nem álló és önálló szerződéstípusokat megtestesítő kategóriáira bont/ ez a "pacte comissoire" lényegében az említett "cancelling clause"-nak felel meg. A szerződésben előírt időpont bekövetkeztével tehát a fuvaroztató a "pacte comissoire" alapján több-kevesebb biztonsággal állhat el a szerződéstől^{23/} és ha a késedelmet nem force majeure vagy cas fortuit^{24/} okozta, akkor az 1137.cikk alapján kártérítést is követelhet.

Az 1966.évi törvény a felelősségkorlátozást csak az általa fuvarozási szerződéseknek tekintett ügyletekre írja elő, ugyancsak a fuvarozó felé kogens hatállyal. Ez a felelősségkorlátozás viszont a HGB megoldásához hasonlóan kiterjed az átvételi késedelemről és a szerződés nem-telejesítéséből eredő kártérítési igényekre is.^{25/}

Az áru átvételének késedelméért fennálló fuvarozói felelősséget a skandináv és a görög tengerhajózási törvénykönyv külön szabályozza. A skandináv törvény 130. és a görög törvény 134. szakasza értelmében a fuvarozó abban az esetben köteles a fuvarszköz késedelmes kiállításából eredő kárt megtéríteni, ha vétkesen, tehát nem a kellő gondosság kifejtésével járt el. Ugyanez a helyzet a skandináv törvény említett szakasza szerint abban az esetben is, ha a fuvarozó nem képes a szerződés teljesítésére. A fuvaroztató azonban a 126.cikk értelmében a fuvarozói késedelem esetén csak akkor állhat el a szerződéstől, ha a fuvarozó a szerződés megkötésekor előre láthatta, hogy a késedelem folytán a szerződés célja nem lesz elérhető. Az előreláthatóság szubjektív kritériumának az előírása a fuvaroztató számára méltánytalanul kedvezőtlen helyzetet teremt, különös tekintettel arra, hogy a vételre vonatkozó szabályok ilyen feltételt nem irnak elő. A fuvaroztató pedig általában azonos a c.i.f. vételi ügylet eladójával, akit a vételi ügylet teljesítését célzó fuvarozási szerződés - fuvarozói előreláthatóság hiányában - akkor is köthet, ha maga a vételi szerződés a vevő megalapozott elállása következtében megszűnt.^{26/}

Döntően az általános szabályok uralma alatt áll a hajó kiállításával kapcsolatos késedelem és a szerződés nem-telejesítése a szovjet jogban, mivel a szovjet tengerhajózási tör-

vény csak a fuvarozásra átvett áru elveszéséért és megsérüléséért fennálló fuvarozói felelősséget szabályozza. Az OSzFSzK polgári törvénykönyvének rendelkezései szerint a szerződésszegő fél a késedelemért / 225.§ / és a szerződés nem-telejesítéséért / 217.§ / akkor tartozik kártérítési felelősséggel / 219.§ /, ha vétkesen, tehát szándékosan vagy gondatlanul / 222.§ / járt el. Hasonló a helyzet a jugoszláv jogban is, mégis azzal az eltéréssel, hogy a tengerhajózási törvény 53.cikke szerint a fuvarozó a késedelemért is felelősséggel tartozik, igaz ugyan, hogy a rendelkezés kogens hatályát - éppen a késedelem tekintetében - az 58.cikk feloldja.

Nagyrészt az általános szabályok szerint alakulnak az itt tárgyalt szerződésszegések jogkövetkezményei a lengyel jogban is. A jogosult a szerződésben pontosan megállapított időpont lejártával, ennek hiányában a teljesítési pótháttáridő eredménytelen eltelte után /lengyel Ptk 492. és 491. cikk/ elállhat a szerződéstől és a 494.cikk értelmében követelheti a kötelem nem-telejesítése folytán felmerült kárának megtérítését. Elállási jog hiányában is megilleti a jogosultat a késedelemből eredő kár megtérítése iránti igény, feltéve mindkét esetben, hogy a kötelezett felelős a kárért /471.cikk/, azaz nem fejtette ki a kellő gondosságot. /472. cikk/. A nem-telejesítés esetére szóló általános szabályokat ismétli meg lényegében a lengyel tengerhajózási törvény 112. cikkének 2.§-a, amely szerint a fuvaroztató a fuvardíj megfelelő leszállítását és kárának a megtérítését követelheti abban az esetben, ha a fuvaroztató nem bocsátja rendelkezésére a szerződésben meghatározott hajóteret. /Bár a különös szabály a kártérítés feltételeként nem említi a fuvarozó vétkességét, a tengerhajózási törvény 1.cikkének 2.§-ában

foglalt utaló szabály alapján, amely a nem szabályozott kérdésekre a polgári jog általános rendelkezéseinek alkalmazását írja elő, a bírói gyakorlat a kellő gondosság elmulasztásának feltételét itt is alkalmazza./

Viszonylag részletes különös szabályokat tartalmaz a szerződésszegésekkel kapcsolatban az NDK új tengerhajózási törvénye. Az 57.§ értelmében a szerződésszegés általános jogkövetkezménye a kártérítés, amely abban az esetben jár, ha a szerződésszegő fél nem tudja bizonyítani, hogy ő és közreműködői a szerződésszegés elhárítása céljából minden ésszerűen megkövetelhető intézkedést megtettek. /57.§/ A fuvarszköz késedelmes kiállításának esetén a 11.§ /2/ bek. értelmében a fuvaroztató akkor állhat el a szerződéstől, ha a felek ebben /tehát nemcsak a határidőben, hanem az elállás lehetőségében is/ kifejezetten megállapodtak, vagy ha a késedelem érdekmulást eredményezett.

A tengerhajózási törvényben nem vagy nem kielégítően szabályozott kérdésekben a nemzetközi gazdasági szerződésekre vonatkozó 1976.évi törvényt kell alkalmazni. Ismeretes ugyanis, hogy az NDK-ban uralkodó elméleti álláspontok alapján, amelyek lényege, hogy a különböző társadalmi viszonyokat különbözőképpen és egymástól független önálló rendszerben kell szabályozni, a vagyoni viszonyokat jelenleg három, egymással kapcsolatban nem álló jogszabály rendezi. A gazdasági jogi koncepció uralma tehát a vagyoni viszonyok szabályozását a népgazdaságon belüli viszonyok és az állampolgárok vagyoni viszonyainak kategóriáira kettőzte, majd ehhez harmadikként illesztette a nemzetközi gazdasági kapcsolatok említett törvényben történő szabályozását.^{27/} Ez egyben azt is jelenti, hogy a nemzetközi gazdasági szer-

zódésekre vonatkozó jogszabálynak további háttére, mögöttes joganyaga már nincs. Ezzel magyarázható az a rendkívül részletes szabályozás, amelyet a szerződésszegéssel és annak jogkövetkezményeivel kapcsolatban a nemzetközi gazdasági szerződésekről szóló törvény tartalmaz.

Egyedülálló és korszerű rendelkezést tartalmaz egyébként a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó szerződésekre az NDK tengerhajózási törvényének 10.§ /2/ bek-e. E szabály felszámolja a "hinkende Speziesschuld" sokak által bírált anakronizmusát /1. II/15.lábjegyzet/ és kimondja, hogy a fuvarozásra előirányzott hajó bármilyen okból történő kiesése esetén a fuvaroztató követelheti a fuvarozásnak ugyanabban a vonalforgalomban közlekedő másik hajóval történő lebonyolítását. A fuvarozó helyettesítési lehetősége tehát itt helyettesítési kötelezettséggel párosul, a fuvaroztató számára általában egyedi, a fuvarozó szempontjából viszont fajlagos szolgáltatás nem sántít többé, hanem mindkét fél javára fajlagos jelleget ölt.

A lényegesebb fuvarozói szerződésszegések körében röviden említeni kell a szerződés részleges nem-teljesítését, azaz azt az esetet, amikor a fuvarozó nem veszi át a fuvarozni vállalt küldemény teljes mennyiségét. A részleges szerződésszegés jogkövetkezménye valamennyi jogban a kártérítés, amely az angolszász jogcsoport kivételével a teljes mennyiség elfuvarozására vonatkozó kötelezettség vétkes megszegését feltételezi. E részleges szerződésszegés általában a fuvaroztatót elállásra nem jogosítja fel, mivel az esetek tulnyomó többségében angol jogi szóhasználatnál élve csak a szerződésben vállalt "warranty" megszegéséről lehet szó.

Érintettük már azt az esetet, amikor a fuvarozó a szerződésben előírt utvonaltól ésszerű ok hiányában és anélkül tér el, hogy őt erre a diszpozitív jogtételeknél^{28/} szélesebb körű - az egyes birói gyakorlatokban vitatható érvényű - kikötés feljogosítaná. Az alaptalan "deviation" elsődleges következménye általában a szerződés késedelmes teljesítése és a jogkövetkezmények is ennek megfelelően alakulnak. Az angol birói gyakorlat által kimunkált és a legtöbb nemzeti jog által az általános elvekből folyóan is alkalmazott további lényeges jogkövetkezmény, hogy a szerződésszegő fuvarozó elveszti mind a törvényes, mind pedig a szerződési kimentő körülmények kedvezményét és mindazért a kárért felel, amely a szerződésszegés, tehát az utvonaltól való eltérés hiányában nem következett volna be.^{29/}

A fuvarozói szerződésszegések második csoportjába az u.n. szűkebb értelemben vett fuvarozói felelősség tartozik, azok az esetek tehát, amikor a szerződésszegés a fuvarozásra átvett áru elveszésében, megsérülésében vagy késedelmes kiszolgáltatásában jelentkezik. A két csoport éles megkülönböztetésének és a fuvarozói felelősség kétágu jellege hangsúlyozásának elsősorban azokban a jogrendszerekben^{30/} van jelentősége, ahol a szűkebb értelemben vett felelősség a vétkektől elvileg független, objektív alakzatként nyer szabályozást. Említettük már, hogy a tengeri fuvarozási ügyletek területén a vétkes és az objektív felelősség megkülönböztetése nem él és a csoportosításnak elsősorban azért van mégis jelentősége, mert ez a szűkebb értelemben vett felelősség az, amelyre a nemzetközi szintű kogens szabályozás hatálya kiterjed.

A jelenleg hatályos Brüsszeli Egyezmény felelősségi ren-

delkezéseire a jogegységesítési munkálatok ismertetése során már kitértünk és ezzel kapcsolatosan érintettük az új UNCITRAL egyezménytervezet főbb felelősségi szabályait is. A szűkebb értelemben vett, tehát az u.n. árukárokért fennálló fuvarozói felelősség kérdését tehát itt elsősorban abban a körben kell vizsgálnunk, amelyre a kogens nemzetközi szabályozás sem jelenleg, sem a közeljövőben nem terjed ki, ez pedig a teljes hajó átengedésére vonatkozó, charter party-val igazolt tengeri fuvarozási szerződések területe.

Azoknak a nemzeti jogoknak - szovjet, jugoszláv, görög, holland stb. - a kivételével, amelyek a charter party-val igazolt tengeri fuvarozási szerződésekre is kiterjesztik a fuvarozó felé egyoldalúan kogens felelősségi szabályok hatályát, a fuvarozásra átvett áru megsérüléséért, elveszéséért és késedelmes kiszolgáltatásáért fennálló felelősség diszpozitív szabályok uralma alatt áll, tehát tág teret nyit a "clausal law" széles körben elterjedt felelősségi klauzulái számára.

E felelősségi klauzulák lényegében három csoportba oszthatók. Az első az u.n. kimentő kikötések /"exception clauses"/ csoportja, amely voltaképpen nem megy túl a vétkességi elven, csak kazuisztikusan tovább bővíti a Brüsszeli Egyezményben ill. az egyes nemzeti jogszabályokban felsorolt kimentési körülményeket. E felsorolás tovább szűkíti a felelősség körét, és joghatásában elsősorban a körülmények által fedett körben a bizonyítási tehernek a fuvarozatóra történő átfordítását eredményezi, mivel a fuvarozó a kimentő ok bizonyítása esetén megszabadul az exculpáció terhétől és a fuvarozató kísérelheti meg a vétkesség direkt bizonyítását. A következő csoportba az u.n. vétkességi kikötések /negligence

clauses" tartoznak, amelyekkel a fuvarozó egyes "közreműködőinek" vétkes magatartásáért fennálló felelősségét zárja ki, akiknek a magatartásáért egyébként felelősséggel tartozna. E kikötések sérelmes voltát fokozza, hogy a mi felfogásunk szerint itt korántsem a kötelezettség teljesítéséhez igénybevett más személyekről, közreműködőkről, hanem egyszerűen a fuvarozó alkalmazottairól van szó. E kikötések annyiban mennek túl a Brüsszeli Egyezménynek a navigációs és hajókezelési hibával kapcsolatos rendelkezésén, hogy igen gyakran mind a szárazföldi, mind pedig a tengeri alkalmazottak vétkes szerződésszegésének széles köréért /pl. a hajó személyzetének a rakomány kezelésével kapcsolatos u.n. kereskedelmi hibájáért is/ kizárják a felelősséget. A harmadik csoportba a fuvarozói felelősség pozitív meghatározásán alapuló u.n. "responsibility clause"-ok tartoznak, amelyek már nem azokat a károkokat emelik ki külön, amelyekért a fuvarozó nem felel, hanem pozitívan körülhatárolják a károkozó körülményeknek azt a rendkívül szűk körét, amelyekért a fuvarozó egyáltalán felelősséggel tartozik.^{31/}

A "szerződési szabadság" által lehetővé tett felelősségi kikötések a szerződési szabadság fokozatos felszámolásának folyamatába illeszkednek bele, a védekezési eszközöket pedig egyenlőre csak a szabványszerződések tartalmával szembeni általános jellegű gyógyszerek, ezen belül döntően a bírói gyakorlat változó hatékonysággal kialakított korlátai szolgáltatók. Az angol jogban a felelősségi kikötésekkel szemben a "fundamental breach" doktrínája egyelőre, mint láttuk, meglehetősen sovány oltalmat nyújt. Az NSzK joggyakorlata Raiser szerint fokozatosan a tengeri fuvarozás területére is kiterjesztette azt az elvet, hogy a kötelezett a saját és vezető alkalmazottainak vétkes magatartásáért nem zárhatja ki a felelősséget^{32/}, feltéve, hogy a szerződés

feltételei általános üzleti feltételeknek minősülnek. /Ez egyébként a charter party-k esetében az alkalmazott minta-szerződéstől és a szerződéskötés tényleges menetétől függően nem feltétlenül állapítható meg./A tengerhajózási jogi irodalom viszont ezt az elvet a joggyakorlat alapján csak akkor látja alkalmazhatónak, a kikötést tehát csak akkor ítéli a BGB 242.§-ában foglalt generalklauzulába ütközőnek, ha a fuvarozó e felelősség kizárása céljából a monopóliumhelyzetét használta ki.^{33/} A tényleges helyzet, úgy tűnik, Raiser tétele irányába mozdul, mégis azzal a kiegészítéssel, hogy a fuvarozó a monopóliumhelyzettől függetlenül sem zárhatja ki vagy korlátozhatja érvényesen a saját vagy vezető alkalmazottainak szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartásával okozott kárért fennálló felelősségét.^{34/} A már említett 1976.évi jogszabály e vonatkozásban is részben új helyzetet teremt.^{35/}

A francia joggyakorlat általánosan érvényesülő elve, hogy a kötelezett a súlyos gondatlanságáért /faute grave/ a felelősséget nem háríthatja ki.^{36/} A joggyakorlat folyamatos visszafejlődését mutatja, hogy az első szakaszban a bíróságok nagy hajlandóságot mutattak a felelősségkizáró klauzulák érvénytelennek tekintésére, később azonban elfogadták, hogy ezek a kikötések a diszpozitív jogszabály "obligation de resultat"-ját "obligation de moyen"-né fokozzák le, azaz a kimentő bizonyítási rendszert direkt bizonyításra módosítják. A harmadik, jelenlegi szakaszban a bírói gyakorlat ennél lényegesen liberálisabb, a felelősségkizáró klauzulát ugyanis csak akkor nem alkalmazza, ha a jogosult a szerződésszegő fél szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartását tudja bizonyítani.^{37/} A tengeri fuvarozás területén e körből - a szándékos károkozás esetét kivéve - kiesik a tengeri és szárazföldi "közreműködők", azaz a voltaképpen

alkalmazottak szerződésszegése. Rodiere különös módon egyetért ezzel a gyakorlattal, sőt véleménye szerint annak sem lenne törvényi akadály, hogy a fuvarozó a "közreműködők" bármilyen, tehát szándékos károkozása esetére is kizárja a felelősségét. Ebben a felfogásban ismét felszínre bukkan a Rodieretől származó szerződéstipizálás veszélye; az egész hajó átengedésére vonatkozó tengeri fuvarozási szerződés mögöttes szabályainak ugyanis Rodiere a Code Civil bérletre vonatkozó rendelkezéseit tekinti és az 1797.cikk szabályát sajátos módon olyan szerződéses vállalásként fogja fel, amelyet a fuvarozó teljes egészében kizárhat.^{38/} Ez a retrográd és egyoldalú felfogás képviselőjének jelentős tekintélye folytán - találkozó a szerződési szabadság szentségének a Code Civil 1134. cikkére épülő fokozott tiszteletben tartását hangsúlyozó általános francia jogi gondolkodással - kétségkívül szerepet játszik abban, hogy a francia jog a szabványszerződések egyoldalú kikötéseivel szemben vajmi csekély oltalmat nyújt.

3. A fuvaroztató szerződésszegései. Az áru fuvarozásra átadásával kapcsolatos fuvaroztatói késedelem jogkövetkezménye a tengeri fuvarozási jog különleges jogintézménye, a fuvaroztató hajóálláspénz fizetési kötelezettsége. Ennek lényege, hogy ha a fuvaroztató az áru berakásához /és kirakásához/ szükséges, a szerződésben meghatározott, illetve ennek hiányában a kikötői, illetve az általános tengeri szokásokból következő vagy az áru berakásához rendes körülmények között szükséges időtartam, a rakodási idő alatt a rakodást nem tudja befejezni, a tullépés idejére hajóálláspénzt köteles fizetni. A jogintézmény a legtöbb nemzeti jogban részletes szabályozást kap és ezekre a természetszerűen diszpozitív szabályokra rakódnak rá a szabvány-

szerződések meglehetősen változatos, a gyakorlatban rendkívül jelentős és nagyszámu jogvitát kiváltó kikötései. A hajóálláspénz jogi természetére vonatkozó megközelítések különböző volta, a jogintézmény különleges jellege és nagy gyakorlati jelentősége egyaránt indokolja, hogy azzal külön, a következő fejezetben foglalkozzunk.

Ha a fuvaroztató a konszenzuális tengeri fuvarozási ügyletben meghatározott árut nem adja át fuvarozásra, illetve ha a rakodási időn túl a szerződésben vagy jogszabályban meghatározott, ennek hiányában a rendes körülmények között elvárható várakozási idő is eltelt, az angolszász jogok szerint a fuvaroztató olyan alapvető szerződésszegést /"breach of condition"/ követ el, amely a fuvarozót feljogosítja az elállásra. Mivel a fuvaroztatót a megállapodás teljesítésének, tehát az áru átadásának abszolút kötelezettsége terheli, a fuvaroztató kártérítési felelősségének beállta független a vétkességétől, azaz elvileg közömbös, hogy az áru fuvarozásra átadását elhárítható vagy elháríthatatlan körülmények gátolták meg.^{39/} Az egész hajó átengedésére vonatkozó tengeri fuvarozási szerződések mindazonáltal gyakran tartalmaznak e fuvaroztatói abszolút kötelezettséget enyhítő kikötéseket is, ezeknek azonban a joggyakorlat értelmében egyértelműeknek kell lenniök. Az angol joggyakorlat egyik fontos elve, hogy a szerződésben a kimentő okok cím alatt felsorolt körülmények kedvezményében az ellenkező bizonyításáig csak a fuvarozó részesülhet, a bíróság ugyanis ellenkező jelzések hiányában arra következtet, hogy a felek szerződési akarata e körülmények bekövetkezésének esetére csak a fuvarozó mentesítésére irányult.^{40/} A kifejezetten a fuvaroztatót vagy őt is oltalmazó kikötések sem biztos, hogy teljes védelmet nyújtanak, mivel világos, el-

le nkező utalás hiányában ezek csak akkor mentesítik a fuvaroztatót, ha már a rakodás helyén lévő árunak a hajóba rakását és nem annak előállítását vagy az elhajózási kikötőbe juttatását /pl. sztrájk, stb/ gátolták meg.^{41/} Külön kérdés természetesen a szerződés meghiusulása, az automatikus és ex nunc hatályu "frustration", amivel viszont a bíróságok meglehetősen szűkmarkuan élnek /l. VI. fejezet/

Az angolszász jogokban a szerződést nem-teljesítő fuvaroztatónak a fuvarozó ebből eredő bizonyított kárát kell megtérítenie. Nem ismerik tehát e jogok erre az esetre szólan sem az átalánykártérítés, sem pedig az átalánykártalanítás intézményét, olyannyira, hogy az erre irányuló szerződéses kikötéseket sem tekintik érvényesnek. Az angol irodalom szerint rejtélyes, hogy ennek ellenére miért szerepelnek ma is széles körben a charter party-val igazolt tengeri fuvarozási szerződésekben az u.n. "penalty" záradékok ^{42/}, amelyben a felek a szerződés bármelyik fél általi nem-teljesítése esetére a teljes fuvardíj megfizetését irányozzák elő. E "penalty" kikötéseket - a szerződés tényleges szóhasználatától függetlenül - az angolszász bíróságok ugyanis következetesen figyelmen kívül hagyják és a szerződésszegő fél részére csak a ténylegesen bizonyított kárt ítélik meg ^{43/}. Természetesen itt is fontos szerepet kap a jogosult kárenyhítési kötelezettsége, a fuvaroztatónak tehát minden ésszerű intézkedést meg kell tennie a helyettesítő rakomány megszerzése céljából, és ha ez sikerrel jár, csak az esetleges fuvardíjkülönbözet és a felmerült többletköltségek megtérítésére tarthat igényt. ^{44/}

Részleges nem-teljesítés esetén, tehát ha a fuvaroztató

a szerződésben megjelölt árumennyiségnél kevesebbet rak be a hajóba, /nem ad át u.n. "full and complete cargo"-t, /a kártérítés összege az át nem adott mennyiség fuvardíjához igazodik, /holt-fuvardíj, dead-freight/, azaz a fuvaroztató -összhangban a kontinentális jogok többségének eltérő alapu megoldásainak eredményével^{45/}, a szerződésben kikötött teljes árumennyiség után meg kell, hogy fizesse a megállapodás szerinti fuvardíjat.^{46/}

A szerződés fuvaroztató általi nem-teljesítése tekintetében az angolszász jogi megoldásoktól alapvetően eltérő szabályozást tartalmaznak a kontinentális burzsoá és a szocialista jogok. E szabályozások lényege, hogy a rakomány át nem adásának jogkövetkezményei alapvetően nem felelősségi, hanem a felek közötti kockázat megosztásával kapcsolatos jogintézmények útján nyernek rendezést, mégpedig a veszélyviselés és a kockázatmegosztás kérdésének a fuvarozási szerződés vállalkozási jellegéből eredő speciális megközelítése alapján.

A speciális, kizárólag a tengeri fuvarozási szerződések-re vonatkozó szabályok közös eleme, hogy a fuvaroztató a vállalkozás megkezdése előtt - egyes jogokban a vállalkozás során is - törvényes elállási jogot kap, amelyet a jogszabályokban meghatározott, a fuvarozót ért biztatási kár megtérítésére, illetve a más ügyletektől történő esetleges elesésből eredő veszteségek fedezésére hivatott átalány-kártalanítás fizetése ellenében gyakorolhat. A burzsoá jogokban e különleges jogintézmény azzal is összefügg, hogy a jogosulti szerződésszegés általános elismerése hiányában az áru átadására vonatkozó fuvaroztatói ígéret megszegését e jogok nem tekintik szerződésszegésnek. A kötelezett teljesítéséhez szüksé-

ges jogosulti közreműködés, a "Gläubigerhandlung" tehát nem kötelezettség, annak elmaradása nem szerződésszegés^{47/}. Különös szabályok hiányában a fuvarozó oltalom nélkül maradna és a vállalkozás teljesítése érdekében eszközölt előzetes költségek, pl. a hajó elhajózási kikötőbe irányításának költségei kockázatát akkor is ő lenne köteles viselni, ha a vállalkozásra a fuvaroztató egyoldalú elhatározása alapján nem kerül sor. A fuvaroztatói elállási jog és az általán-kártalanítás fizetésének az előírása ugyanakkor nagyrészt független a vállalkozás elmaradásának okától, közelebbről a fuvaroztatói magatartás felróható vagy fel nem róható voltától. Az általán-kártalanítás tehát sem szerződésszegést, sem felróhatóságot nem tételez fel, a lényeg az, hogy ha a vállalkozásra a fuvaroztató érdekkörében felmerült okból nem kerül sor, a kockázatot - bizonyos kivételekkel és a jogszabályban meghatározott korlátozás erejéig - a fuvaroztató viseli.^{48/} A kivételeket az egyes nemzeti jogok az objektív lehetetlenülés körébe utalt, viszonylag szűkkörű és vis-maior jellegű körülmények jelentik, amelyeknek bekövetkezése a szerződés automatikus megszűnését eredményezi, vagy valamelyik fél elállását alapozza meg. /1. VI. fejezet/.

A HGB 580. §-a értelmében a fuvarozó a tengeri fuvarozási szerződéstől az ut megkezdése előtt elállhat, köteles azonban az egész hajó átengedésére vonatkozó szerződés esetében a fuvardij felét, a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó szerződés esetén pedig a teljes fuvardijat megfizetni. A jogirodalom rámutat arra, hogy a törvény szóhasználata pontatlan, mivel valójában nem elállásról - Rücktritt-ről, hanem ex nunc hatályu felmondásról, - Kündigung-ról - van szó, mivel a szerződés alapján már keletkezett i-

gények, például a hajóálláspénz tekintetében, érintetlenül fennmaradnak^{49/}. Az általány-kártalanítás a HGB-ban a Fautfracht nevet viseli, amely kifejezésre juttatja, hogy nem fuvardijról, hanem olyan törvényes bánatpénzről /"gesetzliches Reugeld"/ van szó, amely független a fuvarozó tényleges kárától és attól, hogy a fuvarozó tud-e a szerződés felmondását követően helyettesítő rakományt szerezni vagy sem.^{50/} Ha a fuvaroztató nem áll el kifejezetten az ügylettől /586.§/, hanem az előirt rakodási idő elteltével sem adja át fuvarozásra az árut, a jogkövetkezmények ugyanazok /585.§/, ami mutatja, hogy e kockázatmegosztást rendező szabály volta-képpen a fuvaroztatói felelősség be nem töltött funkcióját hivatott pótolni. Ha a fuvaroztató az elállási jogát a fuvarozás megkezdése után gyakorolja /erre gyakorlatilag csak a Raumfrachtvertrag esetében van lehetősége/, a teljes fuvardijat és a fuvarozó minden egyéb költségét köteles megfizetni. /582, 587. és 589. § /.

Az új francia szabályozás a korábbival ellentétben nem követi az általány-kártalanítás megoldását és sajátos átmenetet jelent az angolszász és német szabályozás között. A fuvaroztató ezek szerint a rakodás megkezdése előtt elállhat /résilier/ a szerződéstől, köteles azonban a fuvarozót az őt ténylegesen ért veszteségeiért kártalanítani, amely kártalanítás nem haladhatja meg a kikötött fuvardij összegét.^{51/} Az említett - szintén nem felelősségi természetű szabály - kizárólag a hajóbérleti szerződésekre alkalmazandó.

Részleteiben is követi viszont a HGB megoldását a görög tengerhajózási törvény szabályozása /155.§/, mégis azzal az eltéréssel, hogy meghatározott áru fuvarozására irányuló szerződés esetén a fuvaroztató a rakodás után történő elállás

2 esetén nemcsak a fuvardij felét és a költségeket, hanem a fuvaroztatót ért minden egyéb kárt is köteles megtéríteni.

A skandináv tengerhajózási törvény az 1930-as években történt módosítása viszont teljes egészében szakított az általány-kártalanítás intézményével és a szerződés fuvaroztatói nem teljesítését szerződésszegésnek minősítette, amely a fuvarozó javára korlátlan kártérítési jogot teremt. E felelősség alól a fuvaroztató csak szűk-körű és lényegében vis maior jellegű körülmények /kiviteli vagy behozatali tilalom, illetve más hatósági intézkedés, a fajlagosan meghatározott áru egész fájának vagy az egyedileg meghatározott árunak az elpusztulása/ bizonyítása esetén mentesül, feltéve, hogy ezeket a körülményeket a szerződés megkötésekor nem vehette számításba. A skandináv tengerhajózási törvény 131.§-ában foglalt szabály tehát az áru át nem adásának jogkövetkezményeit nagy mértékben közelítette egyrészt a szerződések általános szabályaihoz^{52/}, másrészt - és ez a skandináv jogfejlődés általános tendenciája^{53/} - a kontinentális jogok speciális intézményének a felszámolásával jelentős mértékben közeledett az angolszász jogokhoz.

Az általunk érintett szocialista tengerhajózási törvények nagyban-egészben a HGB megoldását követik. A szovjet tengerhajózási törvény 143.§-a szerint a fuvaroztató az ut megkezdése előtt, a lengyel tengerhajózási törvény 151.§-a szerint a rakodási idő megkezdése előtt, az NDK tengerhajózási törvényének 55.§ /3/ bek.szerint a várakozási idő letelte előtt, a jugoszláv tengerhajózási törvény 34.§-a értelmében a rakodás befejezése, illetve a rakodási idő lejártá előtt elállhat a tengeri fuvarozási szerződéstől, a teljes

hajó átengedésére vonatkozó ügylet esetén a fuvardij felé-
nek, valamint a felmerült költségeknek, a meghatározott
áru fuvarozására irányuló szerződésnél pedig a teljes fu-
vardijnak és ugyancsak a költségeknek a megfizetése elle-
nében. Az említett időpontok utáni elállásra általában csak
a teljes hajó átengedésére vonatkozó fuvarozási szerződé-
seknél van lehetőség, és pedig a teljes fuvardij és a fel-
merült költségek megfizetése ellenében. A szocialista jog-
alkotások tehát az áru át nem adásának jogkövetkezményeit
szintén kiemelik a fuvaroztatói felelősség köréből és a
vállalkozás fuvaroztatói érdekkörben bekövetkezett meghiu-
sulása kockázatának egy részét - az objektív lehetetlenülés
bizonyos, az egyes jogokban változó körű /I.VI. fejt. / ese-
tei itt is mentesítik a fuvaroztatót - az említett speciá-
lis szabályok útján a fuvaroztatóra háritják.

A kockázatmegosztásra épülő objektív és automatikusan
érvényesülő szabálynak kétségkívül nagy előnye, hogy elke-
rüli a kártérítési perek költség- és időigényes, előre fel
nem mérhető bizonytalansági mozzanatokat tartalmazó gyakor-
latát, világosabb és egyszerűbb helyzetet teremt. Ugyanak-
kor erősen kétséges, hogy helyes és méltányos-e az általány-
kártalanítás fizetési kötelezettséget arra az esetre is elő-
írni, amikor a fuvarozó helyettesítő rakományt szerez vagy
kellő gondosság mellett szerezhetett volna. A szabályozás
ugyanis kevéssé ösztönzi kárenyhítésre a fuvarozót, a he-
lyettesítési rakomány megszerzése esetén pedig valójában
alaptalan gazdagodást eredményez. Egyidejűleg felborítja
a jogok és kötelezettségek méltányos egyensúlyát, mert míg
a fuvarozó a szerződési ígérete teljesítése céljából csak
kellő gondosságot köteles kifejtteni, és kártérítési felelős-
séggel csak vétkesség esetén tartozik, a fuvaroztatót ve-

szélyviselési gyökerű objektív szabály sujtja, annak ellenére, hogy a fuvaroztatónak is jelentős költségei és hátrányai származhatnak abból, hogy bízott a megkötött szerződés teljesítésében és rakományát az elhajózási kikötőbe juttatta. A fuvaroztatót sujtó szabályozás gyökere végsősoron azokba az időkbe nyulik vissza, amikor a tengeri hajózás veszélyei messze felülmúlták a szárazföldi veszélyeket és a tevékenység különleges jellege ilyen különleges jogi megközelítést igényelt. Ma már azonban ez a szabályozás egyik példája annak, hogy a tengeri fuvarozás jogát több olyan történelmi eredetű intézmény terheli, amelyeken a fejlődés már túlhaladt, és ma nem szolgálnak mást, mint az egyik érdek indokolatlan előnyben részesítését a másik érdekekkel szemben.

L Á B J E G Y Z E T E K

a IV. fejezethez

- 1/ Világhy M. - Eörsi Gy.: Magyar polgári jog, Budapest, 1962 407.old.; Eörsi: A jogi felelősség alapproblémái, a polgári jogi felelősség, Budapest, 1961, 267-268.old.; Csanádi Gy.: Polgári jog, Budapest, 1969, 274.old.; Eörsi: Összehasonlító polgári jog 331.old./" A felrőhatóság tehát kiterjed az egész skálára a valóságos vétkességtől a denaturált vétkességen keresztül a fokozott veszélyforrások elleni specifikus védekezés kudarcáig; a vis maior határán szűnik meg, ahol a felelősség is megszűnik és legfeljebb felelősségen kívüli kártelepítő szabályról lehet szó"/
- 2/ "A követelményszintek differenciáltsága erősen relativvá teszi a vétkességen alapuló és a vétkességtől független felelősség határát; Ilyen körülmények között nézünk szerint a vétkességen alapuló és az attól független felelősség egymásnak többé nem ellentétei, hanem az utóbbi az előbbinek határeseté." L. Eörsi: i.m. 330.old.
- 3/ Az "expected ready" kifejezéssel a fuvarozó a joggyakorlat szerint azt igéri, hogy az ésszerű alapon nyugvó vállalásának /v.ö. culpa in contrahendo/ teljesítése céljából ésszerű gondossággal siet az elhajózási kikötőbe. /E kettős "warranty" ollójából a fuvarozónak gyakran meglehetősen nehéz kikerülnie. / Corkling v. Massey /1873/; Sanday v. Keighley, Macted /1922/ L. Carver 304.old., valamint "The NIZETTY" / 1959 / Lloyd's Law Reports, 1960 l.k. 132-141.old. Az amerikai joggyakorlatból Heiskell v. Furness Withy and Co. /1925/ L. Ramberg: i.m. 38.old. E kikötést eredményében hasonlóan értelmezi a skandináv és NSzK-joggyakorlat is. V.ö. Puchta, K.F.: Die Gencon-Charter. Hamburg, 1968 34.old.
- 4/ Az általánosnak tekinthető kikötés értelmében a fuvarozó fizikai, politikai vagy egyéb szempontból biztonságosnak

- "ésszerűen" nem ítélhető kikötő előtt várakozni köteles, majd "ésszerű" idő letelte után választhat alternatív megoldást / elhajózási kikötőt /. A kikötést számtalan bírói döntés értelmezi. Dahl v. Nelson /1881/; "The ALHAMBRA" /1881/; Reynolds v. Tomlinson /1896/; Hall v Paul /1914/ L. Scrutton 127-133.old. Athamas /Owners/ v. Dig Vijay Cement Co. /1963/ Llyod's Law Reports 1963.1.k. 287-303. old.
- 5/ Csak a legáltalánosabbak közül: "Act of God and King's enemies", "arrest or restraint of princes", "perils of the sea", "fire", "strikes", stb.
- 6/ Freeman v. Taylor /1831/; Tully v. Howling /1877/; Universal Cargo Carriers v. Citati /1957/ L. Scrutton 89.old. A hasonló amerikai gyakorlatról l. Poor, W.: American law of charter parties and ocean bills of lading, New York, 1968, 65.old.
- 7/ Az elállási záradékról az angolszász irodalomban l. Carver 526-530.old., Scrutton 120-122.old., valamint Marston, G.: The cancelling clause in charter parties, Journal of Business Law, 1969. július.
- 8/ "No anticipatory right to cancel in advance of the specified cancelling date". Christie and Vessey v. Helvetia /1960/ L. III/10.old. 82 lj.; "The MADELAINÉ" /1967/ Lloyd's Law Reports, 1967.2.k. 224-246.old.
- 9/ V.8. Rodiere: i.m. 156.old.; Schlegelberger-Liesecke: i.m. 281.old.
- 10/ A döntések hosszú sorából: The Glendarroch /1894/; Paterson Steamships v. Canadian Wheat /1934/ L. Carver 132-133.old. A hasonló német felfogást l. Wüstendörfer: i.m. 275-276. old.; Schlegelberger-Liesecke: 347.old.; Puchta : i.m. 67.old.
- 11/ "Where two parties have made a contract which one of them

has broken, the damages which the other party ought to receive in respect of such breach of contract should be, either such as may fairly and reasonably be considered arising naturally, i.e. according to the usual course of things, from such breach of contract itself, or such as may reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it.

"Now, if the special circumstances under which the contract was actually made were communicated by the plaintiff to the defendant, and thus known to both parties, the damages, resulting from the breach of such a contract which they would reasonably contemplate would be the amount of injury which would ordinarily follow from a breach of contract under those special circumstances, so known and communicated." L. Carver 1192.old.

- 12/ A Headley v. Baxendale "általános szabálya" körében a bíróságok nehezen ismerték el a fuvaroztató elmaradt hasznát kárként. /"The courts have been slow to allow loss of profit as an item of damage. This was not, it would seem, because a different principle applies in such cases, but because the application of the same principle leads to different results." Victoria v. Newman Industries, 1949. L. Carver 1195.old. /
A "különös szabály"-t illetően l. The Waggon Mound v. Morts Dock and Engineering Co. /1961/, valamint Czarnikow v. Koufos /1969/ L. Carver 1202-1203.old.
- 13/ Le.Banche v. L.and N.W.RY./1876/ stb. L. Carver 1207-1208.old. és 1220.old.
- 14/ Featherstone v. Wilkinson /1873/; Nelson v. Dundee East Coast SSCO./1907/L. Scrutton 395.old.
- 15/ A Ströms Bruks Aktiebolag v. Huttchinson /1905/ ügyben

- rögzített elv jól tükrözi a fuvarozás értéktermelő jellegét, a fuvarozónak ugyanis azt az értéket kell megtérítenie, amelyet a fuvarozás megtermelt volna. L.Carver 122o.old.; Scrutton 396.old.
- 16/ Clipsham v. Vertne /1843/; Kidston v. Monceau /197o/; Hongkong Fir Shipping Co. v. Kawasaki Kisen Kaisha /1962/ L. Scrutton 89.old.
- 17/ The "PARANA" /1877/ és az azt követő döntések. L. Carver 1225-1226.old.
- 18/ A Czarnikow v. Koufos /1969/ ügyben a fuvarozó a Konstanzában átvett cukrot - indokolatlan kitérő miatt - tíz nap késedelemmel szolgáltatatta ki Basrahban, miközben a cukor ára lényegesen esett. Az ítélet szerint " the shipowners should have reasonably contemplated that it was not unlikely that if the vessel delayed the value of sugar would decline" L.Carver 1226.old.; Scrutton 4oo.old.
- 19/ A "Treu und Glauben"-ből vezette le a joggyakorlat azt az elvet, hogy csekély mértékű /pl. félórás/ késedelem esetén az elállás joga a fuvaroztatót nem illeti meg. L. Schlegelberger-Liesecke: i.m. 281.old.
- 20/ V.ö. Zweigert-Kötz: i.m. II.k. 188-195.old. ; Capelle: i.m. 2oo.old. Schlegelberger-Liesecke: i.m. 281.old. Prüssmann:i.m. 8o8.old.
- 21/ V.ö. Wüstendörfer: i.m. 287.old. ; Prüssmann: i.m.776-777.old.
- 22/ V.ö. Zweigert-Kötz: i.m.199-2oo.old. ; Rodiere: i.m. 153-154.old.
- 23/ L. Rodiere: i.m. 156.old.
- 24/ A két fogalom lényegében ugyanazt a kört takarja és azokat a joggyakorlat is szinonimákként kezeli. /"unité des notions de force majeure et de cas fortuit"/ L.: Planiol-Ripert: Traité élémentaire du droit civil, Párizs,1926, NO.231., valamint Kaden,E.H.: Zufall und höhere Gewalt im

- deutschen, schweizerischen und französischen Recht, Rabels Zeitschrift, 1967/4. 169-622.old.
- 25/ L. az 1966.évi 42o.tv 28. és az 1978.sz.rendelet 32. cikkét.
- 26/ V.ö. Ramberg: i.m. 229-230.old.
- 27/ V.ö. Enderlein,F: Törvényt alkottak a nemzetközi gazdasági kapcsolatos szabályozásáról az NDK-ban. Jogtudományi Közlöny, 1977.junius, 330.old., valamint Maskow,D: Neue Regelung der internationalen Wirtschaftsverträge in der DDR, Recht der Internationalen Wirtschaft, 1976/12. 687.old.
- 28/ E szabályok általában a kitérés "ésszerű" voltát írják elő. L. HGB 636/a.§, skandináv tv 98.sz., szovjet tv 150.cikk stb.
- 29/ Lilley v. Doubleday /1881/; Thorley v. Orchis /1907/; Morrison v. Shaw,Savill /1916/; Hain SS.CO. v. Tate and Lyle /1936/ L. Scrutton 259-260.old.
- 30/ Pl. a magyar jog. V.ö. Baczonyi,Z.- Isépy,I.- Uhlyarik,Gy.: Árufuvarozási jog, Budapest,1974, 493.old.
- 31/ A Gencon Charter Party /1.126.old./ felelősségi kikötése például a következő: "owners are to be responsible only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods.. .. or by personal want of due diligence on the part of the owners or their manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the owners of their manager.
And the owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the captain or crew or some other person employed by the owners on board or ashore

for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever provided the owners were in good faith in respect of vessel's seaworthiness."

32/ L. Raiser: i.m.313.old.

33/ L. Schlegelberger-Wiesecke: i.m.347.old.

34/ A birói döntéseket l. Prüssmann: i.m.796-799.old.; ugyanassa
v.ö. Zweigert-Kötz: i.m. 12-13.old.

35/ Az AGB-Gesetz 11.§-ának 7.pontja értelmében a kötelezett és a közreműködő súlyosan gondatlan szerződésszegéséből eredő kárért fennálló felelősség érvényesen nem zárható ki és nem korlátozható. Mint láttuk azonban /III/11.old. 88.sz.lj/ a 10. és 11. §-ban tételezett tilalmakat a kereskedelmi ügyletekre nem kell alkalmazni, szemben a 9.§-ban foglalt generálklauzulával.

36/ V.ö. Zweigert-Kötz: i.m. 2.k. 14.old.

37/ V.ö. Rodiere: i.m. 353.old.

38/ L. Rodiere: i.m.354.old.

39/ Poslethwaite v. Freeland /1880/ stb. L. Carver 537.old.

40/ "Prima facie exceptions are put in a charter party for the benefit of the shipowner".Chantiere Navale Triestina v. Russian Soviet Agency /1925/. A vélelem megdöntésére a legalkalmasabb a "mutually excepted" kifejezés felvétele a szerződésbe. Bruce v. Nicolapulo /1855/; Re Polemis and Furness,Withy /1921/ L.Carver 311-312. old.

41/ Grant v. Coverdale /1884/; Kay v. Field /1883/; Arden S.S.Co., v. Weir /1905/. A rakomány beszerzésével kapcsolatos kifejezett mentesítő kikötéseket alkalmazta viszont a bíróság többek között az Arden S.S.Co., v. Mathwin /1912/ és a Pinch and Simpson v.Harrison,Whitfield and Co./1948/ ügyekben. L. Scrutton 149-152.old.

- 42/ "It is a mystery why the clause survives, except upon the supposition that chartering brokers regard it as a piece of sacred ritual." L. Scrutton 388.old. A "rejtély"t persze részben magyarázza, hogy - bár ezt az angol szerzők általában figyelmen kívül hagyják - az angolon kívül más nemzeti jogok is léteznek, amelyek viszont e kikötéseket általában érvényesnek ismerik el.
- 43/ "Penalty for non-performance of this agreement estimated amount of freight". A "liquidated damages"-zel szemben, amely a felek előrelátható veszteségének reális felmérésén /genuine preestimate/ alapuló általánysértést jelöl, a "penalty" a szerződést megerősítő biztosíték, mintegy fenyegetés, /threat/melyet a bírói gyakorlat hatálytalannak tekint és a ténylegesen elszenvedett kárt ítéli meg. Harrison v. Wright /1811/; Godard v. Gray /1870/; Ströms Bruks v. Hutchinson/1904/. L.Scrutton u.o. A felek által alkalmazott szóhasználat nem döntő, önmagában a "penalty" kifejezés "indemnity"-vel történő helyettesítése nem teszi a kikötést hatályossá. Leeds Shipping Co. v. Societe Francaise Bunge /1958/. L.Lloyd's Law Reports 1958 2.k. 127.old. A témáról a magyar irodalomban l. Lukács, E.: Kötőbér a tőkés relációju külkereskedelemben. Külgazdaság, 1976.március 39-40.old.
- 44/ A kárenyhítési kötelezettségről, a kártérítés mértékéről, a kárszámítás különböző módozatairól l. Harries v. Edmonds /1845/; Bradford v. Williams /1872/; James Finnlay and Co. v. Kwik Hoo Tong /1929/, Scrutton 390.old.
- 45/ L. HGB 578.cikk, a francia 1966 évi 1078.sz.rendelet 8.cikke, a szovjet törvény 141,142.cikkei, a lengyel törvény 109.cikke /amely azonban levonni rendeli a máshol megkezesett fuvardijat/, az NDK törvény 54.§-a, stb.
- 46/ McLean v. Fleming /1871/. A kárenyhítési kötelezettség el-

- vileg itt is fennáll. Rederi A/S v. Müller és Co. [1927/
L. Scrutton 400.old.
- 47/ L. Schlegelberger-Liesecke: i.m. 295-296.old.
- 48/ V.ö. Wüstendörfer: i.m.362.old.; Schlegelberger-Liesecke:
299-300.old.; Rodiere : i.m. 161-164.old.; Ramberg: i.m.
365-367.old.; Makovszkij, A.: Kommentarij k kodekszu tar-
govava moreplavanyija szajuza SzSzR, Moszkva, 1973, 189-190.
old.
- 49/ L. Wüstendörfer: i.m. 253. és 360.old.; Schlegelberger-
Liesecke: 299.old.
- 50/ Ennek ellenére van olyan bírói döntés /Hans RGZ, 1938/,
amely figyelembe vette, hogy a fuvarozót a helyettesítő
rakomány szerzése folytán csekélyebb összegű veszteség
érte és csak ez utóbbi összeg megfizetésére kötelezte a
fuvaroztatót. L. Capelle: i.m. 556.old.
- 51/ "L' affreteur peut résilier le contrat avant tout commen-
cement de chargement. Il doit, en pareil cas, une indem-
nité correspondant au préjudice subi par le reteur et
au plus égale au montant du fret." / Az 1966.évi 1078.sz.
rendelet 13.cikke/.
- 52/ V.ö. az egységes skandináv vételi törvény 24.§-ával. L.
Ramberg: i.m. 368-379.old.
- 53/ V.ö. Eörsi, Gy.: A skandináv jogról és jogtudományról.
/MTA Állam- és Jogtudományi Intézet/, Budapest, 1974.

V. A HAJÓÁLLÁSPÉNZ

1. Funkciója és jogi természete
2. A kockázatmegosztás módjai
3. A rakodási idő
4. A késedelmi idő és a hajóálláspénz mértéke

1. Funkciója és jogi természete. A gyakorlatban az u.n. "demurrage-szituáció"^{1/} a tengeri fuvarozás során - bármilyen jogrendszer uralma alatt álljon is a jogügylet - azonosan jelentkezik. Gazdasági megközelítésben a hajóálláspénz a fuvaroztató által a fuvarozó részére arra az esetre fizetendő térítés, ha a hajó a szerződésben előre, vagy egyéb módon utóbb meghatározott időt meghaladóan várakozik az áru be-, illetve kirakására.^{2/} E legáltalánosabb meghatározás is utal arra, hogy hajóálláspénz intézménye végső soron annak a kockázatnak a teljes vagy részleges áthárítását célozza, amely abból ered, hogy a hajó a rakodás elvégzéséhez szükséges időtartamnál hosszabb időt kénytelen a vállalkozás kezdetén és végén a kikötőben tölteni. A várakozás elhuzódásából származó időveszteség természetesen anyagi veszteségben realizálódik: A fuvarozónak bizonyos állandó költségeket és kiadásokat /a hajó fenntartási költségei, a legénység munkabére, biztosítási díjak stb./ viselnie kell és ehhez járul még az értékcsökkenésben, a fuvarszközbe beruházott tőke kamatában, és a további vállalkozások elmaradt hasznában jelentkező veszteség. A fuvarozási szolgáltatás ellenértéke a fuvardíj, csak az említett, a rakodás elvégzéséhez szükséges időtartam alatti várakozás költségeit fedi, az ezt meghaladó várakozás veszteségeit pedig a fuvarozó hajóálláspénz formájában hárítja át a fuvaroztatóra.

A tengeri fuvarozási szerződés esetében, éppen úgy, mint a nemzetközi kereskedelem körében kötött szerződések valamennyi típusánál központi jelentőségű kérdés a felek kötelelességeinek, költség- és kockázatviselésének elhatárolása, ill. megosztása.

A költségek megosztása általában nem vet fel problémát, mivel a vállalkozás költségeit a fuvarozó viseli és a fuvaroztató által fizetett fuvardíj mindezeket a költségeket fedezi.

A kötelezettségek megosztása már lényegesen nehezebb kérdés. Az nem vitás, hogy a szerződésből eredő fő-kötelezettséget, azaz a küldeménynek az elhajózási kikötőből a rendeltetési kikötőbe juttatását, a tényleges árutovábbítást a fuvarozónak kell teljesítenie. Az árutovábbítás azonban a vállalkozás kezdő és végpontján a fuvarozó és a fuvaroztató együttműködését igényli, más-szóval a vállalkozás sikeréhez kisebb vagy nagyobb mértékű jogosulti közreműködés szükséges. A fuvarszköz megrakása és kirakása sohasem lehet kizárólag egyik vagy másik félnek a feladata. Még abban az esetben is, ha a felek a szerződésben kikötik, hogy az áru berakását és kirakását a fuvarozó végzi, bizonyos jogosulti közreműködésre /pl. az árunak a rakpartra, a hajó mellé történő helyezése/ feltétlenül szükség van. Más oldalról a rakodás egészének a fuvaroztatóra történő háritása sem mentesíti a kötelezettet a tevékenységben való valamilyen mérvű közreműködés alól. A gyakorlatban az áru be- és kirakása a jogosult és kötelezett egymáshoz kapcsolódó feladatai sorozatának teljesítése útján megy végbe és a felek közreműködésének esetenként változó mértékét általában részletes szerződési előírások rendezik.

Ugyancsak megkülönböztetett figyelmet érdemlő kérdés a felek kockázatviselési körének elhatárolása. Maga a tengeri fuvarozási vállalkozás lényegében három - egymástól sokszor nehezen elhatárolható - szakaszra oszlik, ezek pedig az árunak az elhajózási kikötőben történő berakása, a tengeri ut megtétele és az áru kirakása a rendeltetési kikötőben. A második szakasz kockázatát és veszélyeit a hajóval kapcsolatban döntően a fuvarozó viseli, az áruval kapcsolatos kockázatot pedig a vétkes és korlátozott felelősség jogi megoldása osztja meg - jelenleg a fuvaroztató szempontjából aránytalanul kedvezőtlen módon - a felek között. Az első és harmadik szakasz során a hajóval kapcsolatban jelentkező leglényegesebb és igen gyakran ténylegesen realizálódó veszély a rakodás idejének a felek által a szerződés megkötésekor számításba vett időtartamon túli, valamilyen okból történő elhuzódása. A rakodás késedelméből eredő veszteség viselését a felek elvileg három különböző módon rendezhetik:

- a/ az előállott veszteség, azt terheli, akinél felmerült, a fuvarozó tehát maga viseli a rakodás elhuzódásából eredő költségeket és veszteséget;
- b/ a rakodás elhuzódásának kockázatát a fuvarozó teljes egészében áthárítja a fuvaroztatóra;^{3/}
- c/ a fuvarozó a kockázatot részben hárítja át a másik félre, a felek tehát a rakodás késedelméből eredő veszteséget valamilyen arányban /és valamilyen jogi technika alkalmazásával/ egymás között megosztják.

Mivel a felek az első és a harmadik szakaszban jelentkező feladatokat - mint láttuk - közösen végzik, az áru be- és kirakása a kettőjük /illetve közreműködők/ együttműködésének eredménye, e közösen végzett tevékenység elhuzódásának a koc-

kázatát valamilyen módon és mértékben meg kell közöttük osztani. A kötelezettségek megosztásából azonban csak a kockázat megosztásának elvi tétele következik, amely nem jelenti azt, hogy a késedelmes be- és kirakásból eredő veszteség viselésének aránya minden esetben és pontosan igazodik a feladatok, tehát a kötelezettségek megosztásához. /A hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződések körében a be- és kirakás döntően a fuvarozó kötelezettsége, a hajóraklevelek egy része azonban mégis előírányoz a rakodás elhuzódása esetére hajóálláspénzt. Ugyanakkor egyes jogrendszerek lényegében csak vétkes fuvaroztatói magatartás esetén teszik lehetővé a hajóálláspénz követelését, tekintet nélkül arra, hogy a tevékenység melyik félnek volt a feladata, azaz a rakodást gátló körülmény melyik fél tevékenységi, illetve érdekkörében merült fel./

A hajóálláspénz jogintézményét tehát a kockázatviselés megosztásának gazdasági szükséglete hívta életre. Az előre számításba vett, a fuvardíj által ellentételezett rakodási idő általában valamely váratlan körülmény következtében történő tullepése felborítja a fuvarozási szerződés mögötti árucsereviszony egyensúlyát és az egyensúly helyreállításához jogi beavatkozásra van szükség. E jogi eszköz - a hajóálláspénz - jogi természetére vonatkozó felfogások és a jogi beavatkozás módját rendező jogszabályi előírások - tehát az alkalmazott jogi technika részletei - már alapjaiban eltérőek és a legváltozatosabb képet mutatják.

A hajóálláspénz jogi természetére vonatkozóan három különböző felfogás ismeretes.

1. Az angolszász irodalom és joggyakorlat egységesnek te-

kinthető álláspontja szerint a rakodási idő /lay-time vagy lay-days/ tullépése fuvaroztatói szerződésszegés és a felek által a szerződésben erre az esetre kikötött hajóálláspénz nem más, mint a fuvarozót e szerződésszegésből eredően ért veszteség kiegyenlítésére hivatott átalány-kártérítés /liquidated damages/^{4/}. Ezt az átalánykártérítést a felek egyébként csak a szerződésben köthetik ki, a jogszabályon vagy a szokáson alapuló hajóálláspénz intézményét tehát az angolszász jogok nem ismerik. Szerződéses kikötés hiányában a rakodási idő tullépése esetén a fuvarozó - összhangban a rakodási idő tullépésének szerződésszegéskénti felfogásával - a bizonyított kárának /damages for detention/ a megtérítését követelheti, azaz a kártérítés elveszti átalány jellegét.

Felelősségi intézménynek tekinti a hajóálláspénzt az olasz, belga, holland és a spanyol irodalom és joggyakorlat is, és bár több ellenkező példa is akad, az Egyesült Államokbeli bíróságok ítéletének többsége is követi az angol jogban egyeduralkodó felfogást.^{5/}

2. A német és a francia irodalom az utóbbi évtizedekben egyöntetűen utasítja el a hajóálláspénz kártérítés jellegére vonatkozó felfogást és azt nem felelősségi intézménynek, hanem mintegy fuvardíj-kiegészítésnek, a várakozásért járó ellenértéknek /supplement du fret, Entgelt für das Warten/ tekinti^{6/}. Az álláspont legmarkánsabb képviselője, Rodiere elsősorban gyakorlati megfontolásokat állít a fentebb említett felfogással szemben, azaz döntően azt mutatja ki, hogy a hajóálláspénznek egy sor célszerűségi okból [a fuvarozó zálogjogának biztosítása, elévülési idő stb.] osztania kell a fuvardíj jogi sorsát. Ennek az álláspontnak a nyomán került be az 1966-ban, a hajóbérletről és a tengeri fuvarozási szer-

ződésről szóló törvény végrehajtása tárgyában kiadott 1966. évi 1078.sz. rendeletbe az a kifejezett rendelkezés, hogy a hajóálláspénz fuvardij-kiegészítésnek tekintendő.^{7/} A német irodalom a hajóálláspénzt többletfuwardijnak tekintő álláspont mellett elsősorban dogmatikai jellegű érvekre hivatkozik, nevezetesen, hogy a hajóálláspénz vétkes szerződésszegés hiányában nem tekinthető felelősségi intézménynek és azt kártérítési jellegétől a kikötött térítést meghaladó esetleges kár követelésének kizárt volta is megfosztja. /E felfogás következik abból is, hogy a német burzsoá jogtudomány a jogosulti szerződésszegést nem ismeri és a kötelelem jogosultjának késedelmét sem tekinti kötelezettségszegésnek, ill. felelősség-keletkeztető tényállásnak. /

3. A harmadik - elsősorban skandináv szerzők által képviselt - álláspont a fenti vitát kizárólag elméleti jelentőségűnek és egyben feleslegesnek tartja és amellet tör lán-dzsát, hogy a hajóálláspénz a fuvarozónak meghatározott feltételek megvalósulása esetén járó sui generis térítés és mint ilyen, speciális jogintézmény, nem tekinthető sem kártérítésnek, sem pedig többletfuwardijnak.^{8/}

Megítélésünk szerint a magyar polgári jogtudománynak a szerződésszegések rendszerére és a polgári jogi felelősség funkcióira vonatkozóan kidolgozott tételeivel egyértelműen a hajóálláspénzt átalánykártérítésnek tekintő felfogás áll összhangban. A mi esetünkben nem áll Tiberg-nek az a tétele, amely szerint a hajóálláspénz olyan sajátos nemzetközi csodabogár, amely nehezen illeszthető az egyes nemzeti jogok dogmatikai rendszerébe.^{9/} A feleknek a szerződések teljesítése során együtt kell működniök, a kötelelem a mindkét felet terhelő jogosultságok és kötelezettségek egységes rendszerére épül.

A kötelezett főkötelezettségének teljesítéséhez szükséges jogosulti közreműködés elmaradása vagy késedelmes megtétele szerződésszegés,^{10/} amelynek egyik jogkövetkezménye éppen a kártérítési felelősség lehet. /A vállalkozási típusu ügyleteknél - mint pl. a fuvarozás - a teljesítés előkészítésével kapcsolatos jogosulti késedelem különleges szerephez juthat, pl. Ptk.391.§/. A jogosulti késedelem esetén fizetendő térítés kártérítési jellegét természetesen nem érinti, hogy olyan átalánykártérítésről van szó, amely egyszerre jelent minimumot és maximumot, azaz a tényleges kár felmerültétől függetlenül jár és az azt meghaladó esetleges további kár nem követelhető. A hajóállaspénz tehát jogi természetét tekintve nem más, mint a jogosulti késedelem esetére járó szerződés vagy jogszabály /esetleg szokás/ alapján fizetendő, a vétkességtől függő vagy attól független kötbér, ezen belül olyan kötbér, amely egyszerre jelentkezik minimál és maximál átalánykártérítésként.^{11/}

Az átalánykártérítés fizetésének feltételei, tehát lényegében a várakozás kockázatának megosztási módjai és az alkalmazott jogi technikák az egyes nemzeti jogokban különbözőek és a változatos képet tovább tarkítják az említett jogszabályok diszpozitív jellege által ugyszólván korlátozás nélkül lehetővé tett és a gyakorlatban széles körben alkalmazott szerződéses kikötések. Bárhogyan szabályozzák is azonban a jogszabályok vagy a felek a hajóállaspénz fizetésének feltételeit, a jogintézmény funkciói azonosak és egyben megegyeznek a polgári jogi felelősség funkcióival:

a/ A hajóállaspénz elsősorban reparál, azaz térítést nyújt a fuvarozónak azért a veszteségért, amely őt a számításba vett rakodási időn tuli várakozás következtében érte.

b/ Bár a hajóálláspénz a jogrendszerek többségében a vét-
kességtől függetlenül fizetendő, vitathatatlan, hogy a jogin-
tézmeny fontos ösztönző funkciót is betölt, amennyiben a jo-
gosultat a jogrendszerek kisebb részében az általában elvár-
ható magatartásra, többségében pedig a rakodást akadályozó
körülmények minden lehetséges eszközzel történő elhárítására
készíti. A tételes jogi szabályozásokból kitűnik, hogy az
átháríthatóság lehetősége általában a vis maior jellegű körül-
ményekig terjed, az e határon inneni területnek pedig vala-
mennyi alakzata a felrőhatóságához kapcsolható.

c/ Az átalánykártérítés szerződési kikötése, vagy jog-
szabályi előrelátása kiküszöböli az ügylet teljesítés nélkü-
li megszűnésének, azaz a kötelezett elállásának veszélyét.

2. A kockázatmegosztás módjai. A hajóálláspénz jogi
természetéről vallott felfogások különböző jellege nem akadá-
lyozza a rakodási idő túllépéséből eredő veszteség megosztá-
si változatainak az egységes rendszerbe foglalását. Az egyes
nemzeti jogok a fuvarozót ért veszteségnek a fuvaroztatóra
történő áthárítási lehetőségeit az alábbi négy különböző mó-
don szabályozzák.

1. A szerződésben meghatározott /a meghatározási módok
különbözőek lehetnek/ rakodási idő betartása a fuvaroztatót
a common law értelmében abszolút és feltétlen kötelezettség-
ként terheli. Ha a felek világosan és egyértelműen meghatá-
rozzák a rakodási időt és annak túllépése esetére a fuvaroz-
tató a szerződésben átalánykártérítés megfizetését vállalta,
akkor a common law hagyományos merevségéből következik, hogy
a szerződési ígéretet itt is minden körülménytől, így pl. az
ellenállhatatlan erőttől függetlenül teljesíteni kell és a fu-

varoztató csak a másik fél vétkes magatartására, valamint a szerződésben kifejezetten szereplő kivételként rögzített mentesítő körülményekre hivatkozhat. Az angol joggyakorlat töretlenül követi ezt az elvet^{12/}, az Egyesült Államok bírói gyakorlata viszont rendkívül változatos képet mutat.^{13/}

2. A HGB, a skandináv és a jugoszláv tengerhajózási törvény a kockázatot az érdekkörök megoszlása alapján osztja meg. Ennek lényege, hogy a fuvarozó tevékenységi körében felmerült akadályok a fuvaroztatót mentesítik, míg a fuvaroztató tevékenységi körében felmerült akár elháríthatatlan körülményekre a hajóálláspénz fizetésének kötelezettje nem hivatkozhat.^{14/}

3. A görög és a lengyel tengerhajózási törvény^{15/}, ugyszintén az amerikai bírói döntések többsége^{16/} a szerződésben meghatározott, illetve a jogszabály vagy a helyi szokás által megállapított szempontok alapján számított rakodási idő túllépésének következményei alól a fuvaroztatót erőhatalom esetén mentesíti. A vis maior megközelítése objektív, ennek megfelelően csak az emberi erővel objektíve és általában elháríthatatlan körülmények esnek kívül a fuvaroztató felelősségi körén, a casus minor kockázatát ő viseli, azaz a hajóálláspénzt a hagyományos értelemben vett vétkességtől függetlenül is meg kell fizetnie.

4. Csak a rakodási idő vétkes túllépésének az esetére állapítja meg a fuvaroztató hajóálláspénz fizetési kötelezettségét a francia, a belga és az olasz jog. A francia és a belga jogban ez abból ered, hogy a vis maior fogalom szubjektív megközelítése elmosta a vis maior és a casus minor közti hagyományos megkülönböztetést, a force majeure és a cas fortuit tehát lényegében azonos fogalmak. /1. IV/24.sz. lábjegyzet/ Annak

ellenére ugyanis, hogy a jelenlegi francia elmélet és az annak megfelelő jogi szabályozás nem tekinti kártérítésnek a hajóálláspénzt, a rakodási idő számítását a bírói gyakorlat szerint a force majeure jellegű események felfüggesztik, tehát a fuvaroztatót a rakodási idő túllépésének esetére szóló következmények alól mentesítik. A force majeure pedig változó körben, de voltaképpen minden olyan akadályozó körülményt felölel, amely nem a kötelezett vétkes magatartására vezethető vissza. / "qui n'est pas lui imputable" / ^{17/} A francia és a belga bírói gyakorlatnak ezt az egyébként változóan, sok ingadozással és különböző irányu eltérésekkel követett elv^{18/} az olasz tengerhajózási törvényben tételes szabályként jelenik meg, mivel a 445. cikk /2/ bekezdése kimondja, hogy a fuvaroztatónak fel nem róható akadályok a kötelezettségszegés következményei alól mentesítenek.

Hasonlóan történik ehhez a kockázatmegosztás az angol jogban, azokban az esetekben, amikor a felek a szerződésükben nem határozták meg a rakodás időtartamát /ez az u.n. non-fixed lay-time esete/. A rakodási időtartamra vonatkozó szerződési ígéret hiányában az abszolút kötelezettség pontosan az ellenkezőjére fordul, és a fuvaroztató a rakodás elhúzódása esetén akkor köteles a szerződésben meghatározott általánykártérítést fizetni, ha a rakodás során nem járt el kellő gondossággal. A kellő gondosság követelménye pedig az ésszerű és nem az általában, hanem csak az adott körülmények között elvárható gondosságra vonatkozik.^{19/}

A kockázatmegosztás fenti alternatívái a jogszabályokon, illetve a bírói gyakorlat által kialakított jogelveken alapulnak. Miután mindkét esetben diszpozitív szabályokról van szó, és az eltérő megállapodás lehetőségével a felek a gyakor-

latban széles körben és messzemenően élnek, a szabványszerződések kikötései a képet módosítják és változatosabbá teszik. Különösen áll ez a 2. és 3. pontban említett megoldási módzatokra, mivel az ott említett jogrendszerek uralma alatt létrejött szerződésekben a felek a jogszabályokban foglalt előírásokat igen sok esetben módosítják, azaz a kockázatot a felek között eltérően osztják meg, akár oly módon, hogy a jogszabályban foglalt kimentési lehetőségen tuli mentesítő okokat kötnek ki és ezzel a fuvaroztató kockázatviselési körét a fuvarozó rovására csökkentik, akár úgy, hogy a jogszabályban szereplő kimentési lehetőségek körét csökkentik és ezzel a fuvaroztató kockázatviselési körét növelik. Az angol-szász jogokban a szerződési kikötéseken kívül az egyes részletkérdésekben az implied term technikája is jelentős szerepet játszhat.

A kockázatviselés körének konkrét rendezése minden jogrendszerben a rakodási idő mikénti számításában csapódik le. A mentesítő körülmények hatálya ugyanis az, hogy a rakodási időt a körülmény beavatkozásának idejére nem kell számítani, ennek következtében a rakodás tényleges időtartama elhuzódásának hátrányát nem a fuvaroztató viseli. Ebből következik, hogy a hajóálláspénz jogintézményének, az ezzel kapcsolatos jogvitáknak központi jelentőségű kérdése a rakodási idő, annak tartama, kezdete és számítási módja.

3. A rakodási idő. A felek a teljes hajó átengedésére vonatkozó tengeri fuvarozási szerződésben /ritkábban a hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződésben/ általában meghatározzák a rakodási idő /lay-time, Liegezeit, staries/ tartamát. Ez akár a napok számának, akár pedig a napenkénti kirakandó árumennyiség megadásával történhet.^{20/} Az

angol jog uralma alá eső ügyleteknél a fuvarozó szempontjából különösen lényeges, hogy a szerződésben a rakodás időtartama világos és egyértelmű meghatározást nyerjen, ellenkező esetben ugyanis a bíróság a rakodási időt meghatározatlannak /non-fixed/ fogja tekinteni, aminek - mint láttuk - az a jogkövetkezménye, hogy az abszolút vagy majdnem abszolút felelősség a vétkes felelősség enyhe alakzatába fordul. Egy sor olyan széles körben alkalmazott kikötést, amelyet a nemzeti jogok tulnyomó többsége a rakodási idő meghatározásának tekint /ezek közül a legjelentősebb a sokat vitatott "as fast as ship can deliver" klauzula/ az angol joggyakorlat nem itéli elegendőnek az abszolút fuvaroztatói felelősség elfogadásához.^{21/}

Ha a felek a rakodási idő tartamát nem határozták meg, akkor a különböző nemzeti jogok különböző megoldást adnak. A szovjet jog szerint ilyen esetben a rakodás elvégzéséhez a kikötőben szokásos idő /tengerhajózási tv.134.cikk/, a francia jog szerint a helyi szokások, ennek hiányában pedig a tengeri szokások, a lengyel és a görög tengerhajózási törvény szerint pedig lényegében ugyancsak a kikötői szokások az irányadók. /Lengyel tv.105.cikk /1/ bek., görög tv.117.szakasz./ A HGB 568.§ /1/ bek.szerint helyi előírások és szokások hiányában a körülményeknek megfelelő határidőt /"den Umständen des Falles angemessene Frist"/, a skandináv tengerhajózási törvény 81.szakasa értelmében pedig az ésszerűen szükségesnek tekinthető időt /"which could reasonably be assumed as necessary"/ kell irányadónak tekinteni. Az angol jog a fuvaroztatótól az adott körülmények között ésszerűen elvárható időt tekinti irányadónak. Az angol jogon kívüli jogrendszerekre nem áll az a tétel, hogy határozatlan rakodási idő esetén a fuvaroztató csak vétkesség esetén köteles hajóálláspénzt fizetni.Szerződési meghatározás hiányában ugyanis a jogsza-

bályok a rakodási időt objektív kritériumok alapján és nem a hajóbérlő magatartásának elvárhatósága tükrében igyekeznek megragadni. Ez azt jelenti, hogy nagyban-egészben ugyanazok a mentesítő körülmények /vis maior, a rakodásnak a fuvarozó tevékenységi körében felmerült ok következtébeni akadályoztatása stb./ alkalmazandók és a felek által meghatározott és meg nem határozott rakodási idő esetében.

A rakodási idővel kapcsolatosan két kérdésnek van meghatározó jelentősége. Az egyik az, hogy mikor veszi ez az időtartam a kezdetét /tehát, hogy mikor kezdődik a tengeri vállalkozásnak az a szakasza, amelyben a hajó késedelméből eredő kockázatot, illetve veszteséget a feleknek egymás között valamilyen módon meg kell osztaniok/, a másik pedig a rakodási idő mikénti számításának a kérdése, ideértve elsősorban a felek által alkalmazott szerződési kikötések mikénti értelmezésének a problémáját. Mivel mindkét kérdéskörrel kapcsolatban igen nagyszámu jogvita merült fel és ennek következtében a joggyakorlat - elsősorban az angol - rendkívüli gazdagságot mutat, az alábbiakban csak néhány különösebb figyelmet érdemlő vitás kérdésre térünk ki.^{22/}

A rakodási idő számításának megkezdésével szemben - részben az angol jogi befolyás következtében - lényegében minden szóhajóhető jogrendszer nagyjából ugyanazokat a feltételeket állítja fel. A hajónak megérkezettnek /arrived/ kell lennie /1/, minden tekintetben készen kell állnia a rakodáshoz /2/, és u.n. készenléti jelentést /notice of readiness/ kell a szerződésben megjelölt személy részére adnia./3/.

A részletkérdésekben természetesen vannak eltérések, pl. az angol jog szerint a készenléti jelentést csak akkor adhatja meg a hajó, ha a rakodásra minden tekintetben készen

áll,^{23/} a HGB-n alapuló és a skandináv joggyakorlat szerint viszont a jelentést a hajó korábban is megadhatja, feltéve hogy a műveletek tényleges megkezdéséig a rakodásra készen fog állni.^{24/} Ugyanakkor az angol joggyakorlat szerint a kirakási kikötőben erre vonatkozó külön szerződéses kikötés nélkül nem kell készenléti jelentést adni, míg más joggyakorlatokban /a HGB-n alapuló német, skandináv, amerikai stb./ a hajós ilyen jelentés adására a kirakó kikötőben is köteles.^{25/}

Az említett kritériumok közül a legtöbb vitát a hajó megérkezett /arrived/ voltának a kérdése vetette fel. A Lordok Háza végül harmadfokon 1973 novemberében döntötte el a hires "Johanna Oldendorff"-ügyet, amelyben megváltoztatta egy korábbi ügyben /The "Aello", 1960/^{26/} hozott ítélete által meg-alapozott uralkodó elvet, és ezzel lényegében visszatért a Leonis v. Rank ügyben 1908-ban hozott ítéletben foglalt - korábban általánosan elfogadott - állásponthoz. A Leonis-döntés szerint a hajó megérkezésének feltétele, hogy a hajó a kikötő kereskedelmi övezetébe /"commercial area"/ érkezék, ez pedig az az övezet, amelyen belül a kapitány ténylegesen a fuvaroztató rendelkezésére tudja bocsátani hajóját, és ahol a hajók általában várakoznak. Az Aello módosította ezt az elvet, mégpedig a fuvaroztató javára. A kereskedelmi övezet az 1961-ben hozott ítélet szerint a kikötőnek az a része, ahol a szobanforgó rakományok be- és kirakását általában és ténylegesen végzik. A Johanna Oldendorff ügyben hozott ítélet^{27/} megállapítja, hogy a The Aello rosszul értelmezte a Leonis ügyet, a döntés téves és az általa rögzített elv megváltoztatásra szorul. Az ítélet szerint a hajó akkor minősül megérkezettnek, ha a kikötőnek olyan pontjára ér, ahol vele a fuvaroztató azonnal és ténylegesen rendelkezhet. Ha a hajó a kikötőn belül azon a helyen van, ahol általában várakozni kell, akkor különleges körülményeknek a fuvaroztató általi sikeres bizonyítása hiányában a hajót ilyen helyzetben levőnek kell tekinteni.

Ezzel az ügyet a bíróság a fuvarozó javára döntötte el és egyben az Aello óta irányadó elvet is a fuvarozó javára módosította. A rendelkező részt egyhanguan támogató bírák az indokolás tekintetében nem értettek egyet. Többségük az elv megváltoztatása mellett foglalt állást, míg az eltérő véleményt nyilvánító bírák álláspontja az vdt, hogy az Aello-t a tényállás eltérései és nem pedig az elv megváltoztatása útján kell félretenni. Ez az érvelés jó példája annak, "hogy az állandóság fikciójához oly erősen ragaszkodó angol joggyakorlat az "overruling" technikájával szemben minden lehetséges módot megragad a "technics of distinction" alkalmazására.^{28/} Az "overruling" helyességét egyébként az indokolásban eltérő véleményt képviselő bírákon kívül az irodalom is megkérdőjelezte, helytelenítve a "technics of distinction" nyújtotta széleskörű lehetőségek figyelmen kívül hagyását.^{29/}

A rakodási idő számításának kezdetével közvetlen vagy közvetett kapcsolatban álló szerződési kikötések közül a több fontos tipusszerződésben /pl. a legfontosabb általános mintaszerződésben, az u.n. GENCON charter partyban/ alkalmazott "time lost in waiting for berth to count as loading/discharging time" klauzula érdemel említést, amelynek lényege, hogy ha a hajó a megérkezése előtt rakpartra várakozik, ezt az időt a rakodási időbe be kell számítani. Az angol joggyakorlat korábban ezt a kikötést a rakodási időre vonatkozó egyéb rendelkezésektől, így a felek által meghatározott mentesítő körülményektől, illetve a rakodási idő alól kivett periódusokra /pl. rossz idő, ünnepnapok, stb./ vonatkozó szerződési előírásoktól teljes egészében függetlennek tekintette, aminek az volt az eredménye, hogy a rakpartra várakozás során azok az időtartamok is számítottak, amelyek egyébként a rakodási idő megkezdése után nem számítanának be az időbe, /ha tehát pl. a hajó rossz időben rakpartra várakozik, az idő számít,

ha a rakodási idő kezdete után a rossz idő a rakodást gátolja, az idő nem számít.^{30/} E sajátos gyakorlat követése, illetve elutasítása tekintetében a különböző nemzeti joggyakorlatok változatos képet mutattak és ugyanannak az országnak a bíróságai is sokszor egymással ellenkező ítéleteket hoztak. A fordulatot a "Darrah"-ügyben született döntések hozták.^{31/} A Court of Appeal 1975-ben annyiban változtatott a korábbi gyakorlaton, hogy a kikötést csak olyan hajóra találta alkalmazandónak, amely még nem érkezett meg. A House of Lords viszont 1976-ban gyökeresen szakított a kikötés korábbi, a hajós számára kedvező értelmezésével és kimondta, hogy a mentesítő körülmények egyaránt vonatkoznak a hajó megérkezését követő rakodási időre és a rakpartra történő várakozás idejére. Lord Diplock fejti ki az indokolásban, hogy a kikötés helytelen értelmezésének viszonylag hosszú időn keresztül folytatott gyakorlatával még akkor is szakítani kell, ha ez a változás a kereskedelmi gyakorlatban, a szerződések megkötése során némi zavart okoz. A klauzula eddigi értelmezésének szerinte kereskedelmi értelme sem volt és éppen ezért azt a reményét is kifejezi, hogy a szerződő felek a bírói gyakorlat alapvető megváltozása ellenére sem fogják a "time lost" általánosan alkalmazott szabványkikötését megváltoztatni.^{32/}

A rakodási idő számítása általában napokban történik. A felek az esetek túlnyomó többségében megegyeznek abban a kérdésben, hogy kivétel nélkül minden napot /running days/ vagy pedig csak a munkanapokat /working days/ kell számítani. Ilyen kikötés hiányában az angol joggyakorlat és a HGB /573. és 586.§ / az ünnepnapokat számítani rendeli, míg a jugoszláv, lengyel, francia, görög, olasz, holland stb. jog az ünnepnapokat mentesítő kikötés hiányában sem számítja be a rakodási időbe. A napok ünnepnap voltak a megítélésénél

természetszerűen a rakodás végzésének a helyén irányadó szabályokat kell alkalmazni, azaz nyilvánvalóan azokat a napokat kell ünnepnapoknak tekinteni, amelyek a rakodási kikötőben annak minősülnek.^{33/} Az angol joggyakorlatban egységesen, az egyéb nemzeti joggyakorlatokban pedig kisebb-nagyobb ingadozással /pl. francia/ követett elv, hogy az ünnepnapokat abban az esetben sem kell rakodási időnek számítani, ha azokon a munka, tehát a rakodás ténylegesen folyt,^{34/} kivéve természetesen ha a felek az idő beszámításában - általában az "unless used" fordulat alkalmazásával - megállanodtak.^{35/} Ez az elv irányadó egyébként arra az esetre is, amikor a rakodást a felek a szerződés által meghatározott időszámítási kezdőpontot megelőzően megkezdik. Az uralkodó álláspont szerint ezt az időtartamot sem kell a rakodási időbe számítani.^{36/}

A másik, legáltalánosabban alkalmazott mentesítő kikötés azokat a napokat veszi ki a rakodási időből, amelyeken a munka végzését az időjárási viszonyok nem teszik lehetővé. Két - egymástól hatásában eltérő - kikötés a legismertebb, az egyik a "weather working days", a másik pedig a "weather permitting" klauzula. A "weather working days" kikötés alkalmazása esetén azok a napok, amelyeken rossz idő van, nem számítanak be a rakodási időben, függetlenül attól, hogy a rakodást ténylegesen a mostoha időjárási viszonyok, vagy pedig valamely egyéb körülmény /pl. a fuvaroztatónak az áruja sem volt rakodásra kész állapotban/ gátolta meg.^{37/} A "weather permitting" kikötés esetén viszont az angol és ennek nyomán a többi bírói gyakorlat a rossz idő és a rakodás megghiusulása között tényleges okozati összefüggést kíván meg, ha tehát a rakodást nem /vagy nemcsak! / a kedvezőtlen időjárás, hanem egyéb, a fuvaroztatót nem mentesítő körülmények is megakadályozták, ezt az időt számítani kell.^{38/}

Az egyéb, az előbb említettekénél /ünnepnapok és rossz idő/ kevésbé gyakran alkalmazott, az időszámítás alól mentesítő kikötések /pl. sztrájk, háboru, polgárháboru, erőhatalom/ vizsgálatának mellőzése után említést érdemel még a rakodási idő számításával kapcsolatban az u.n. reverzibilitás kérdése. A rakodási idő reverzibilitása röviden azt jelenti, hogy a berakó és a kirakó kikötőre meghatározott időt, illetve a rakodásra fordított tényleges időtartamot valamilyen módon összegezni lehet, másszóval az egyikben vagy a másikban megtakarított időt a hajóbárlő valamilyen módon a javára érvényesítheti. Általános elv /és ezt a már említett 1966.évi francia rendelet 9.cikkében le is szögezi/, hogy reverzibilitásról csak erre irányuló kikötés esetén lehet szó. /A kikötések egyébként a reverzibilitás alkalmazása tekintetében a fuvaroztatónak adnak opciót/. A vita a reverzibilitás módjával kapcsolatos, a különböző módszerek ugyanis - döntően annak következtében, hogy amint azt látni fogjuk, a rakodási és az u.n. késedelmi vagy várakozási idő számítása különböző módon történik - a gyakorlatban egymástól lényegesen eltérő eredményre vezetnek. Az egyik módszer szerint a be- és kirakó kikötőben az időt külön-külön kell számítani és az egyik kikötőben megtakarított időt a másik kikötőben előállott tullepésből le kell vonni.^{39/} A másik módszer szerint viszont - és ez a szűkebb értelemben vett, vagy ha úgy tetszik "valódi" reverzibilitás - a be- és kirakási időt össze kell adni és az összeadott két időtartam lejárta előtt a rakodási idő nem járhat le, tehát a késedelmi idő nem kezdődhet meg.^{40/}

4. A késedelmi idő és a hajóálláspénz mértéke. A késedelmi idő^{41/} /time on demurrage, Überliegezeit, surestaries/ a szerződésben kikötött, illetve ennek hiányában a jogszabály

vagy szokás alapján számított rakodási idő lejártával veszi kezdetét. Tartamát a felek általában a szerződésben meghatározzák, ennek hiányában pedig az alkalmazandó jog vonatkozó előírásai kerülnek előtérbe. Az angol jogban a késedelmi idő mindaddig tart, ameddig az ügylet kereskedelmi célja a várakozás következtében meg nem hűsül, tehát ameddig a jogosulti szerződésszegés nem hatol a "szerződés gyökeréig". A "condition"-szegéssé nőtt szerződésszegés jogkövetkezménye a hajós elállása és a kikötött hajóálláspénzen tuli kár megtérítésének követelése.

A HGB /568. és 595.§/ a lengyel jog /tengerhajózási tv. 106.cikk 2.§/ a késedelmi idő tartamát a szerződéses kikötés hiányának esetére maga határozza meg, és pedig tizennégy napban. A francia jog e tekintetben is a helyi szokásra, illetve ennek hiányában a tengeri szokásokra /1966.évi 1078. sz.rendelet 10.cikk/, a szovjet jog pedig a kikötőben szokásos időre utal /tengerhajózási tv.135.cikk/. A skandináv /85.§/ és a jugoszláv törvény /44.cikk/ a késedelmi idő tartamát egyaránt az állásidő felében határozza meg, míg a görög tengerhajózási törvény /123.§/ szerint szerződéses kikötés hiányában a fuvarozó maga határozza meg - ésszerűen - a késedelmi időt.

A késedelmi idő számítása - legalábbis a jogrendszerek egy részében - a rakodási idő számításától eltérő módon történik. Az eltérés oka az angol jog által kialakított és több jogrendszer által átvett, u.n. "once on demurrage, always on demurrage" elv, amelynek lényege, hogy a szerződésben meghatározott mentesítő körülmények csak a rakodási idő számítását függesztik fel, a késedelmi idő számítását nem. Ha tehát pl. a rakodási idő lejártá után ünnepnapok vagy olyan napok kö-

vetkeznek, amelyeken az időjárási viszonyok a rakodást meggátolják, mindezeket számítani kell és a fuvaroztató e körülmények kedvezményében nem részesül.^{42/} /A tétel egyébként a hajóálláspénzt felelősségi intézménynek és többlet-füvardijnak tekintő felfogással egyaránt igazolható. Az előbbi esetben lényegében perpetuatio obligationis-ról van szó, azaz a jogellenes helyzetbe került szerződészegő fél az e helyzet során felmerült mentesítő körülményekre már nem hivatkozhat. / A kimentési okok mikénti értelmezésének és pl. a reverzibilitás alkalmazásának éppen a "once on demurrage ..."elv miatt van különleges jelentősége. Ha ugyanis a rakodási idő lejártá után egy hosszabb olyan időszak következik, amely alatt a rakodást a rossz időjárás meggátolja, adott esetben néhány órás eltérése mulhat, hogy pl. 10-12 napos rossz idő periódusra jár-e hajóálláspénz vagy sem. E kérdésben egyébként az angol jog felfogását a jugoszláv /44.cikk/ és a görög törvény /119.§/ követi, a HGB /573. és 597.§/, a lengyel /106.cikk/2/ bek./ és a skandináv törvény /85.§/, valamint némi ingadozással a francia joggyakorlat^{43/} szerint pedig a rakodási és a késedelmi idő számítása - eltérő szerződéses kikötés hiányában - azonos szabályok alá esik.

A szerződésben, illetve ennek hiányában a jogszabályban vagy a helyi, illetve tengeri szokások által meghatározott késedelmi idő lejártának jogkövetkezménye, hogy a fuvarozó a szerződéstől elállhat,^{44/} és az egyes nemzeti jogoknak a kártérítésre vonatkozó általános szabályai szerint követelheti a szerződés nem-teljesítéséből eredő kárát.

A késedelmi idő tartamára a fuvaroztató /általában hajóbérlő/ a szerződésben meghatározott összegű hajóálláspénzt

köteles fizetni. A hajóálláspénz mértékére vonatkozó szerződéses kikötés hiányában a különböző jogok megoldásai eltérőek. Mivel az angol jogban az átalánykártérítés fizetésére csak erre irányuló szerződéses kikötés esetén van lehetőség, tehát e jog a törvényen alapuló hajóálláspénz / demurrage by law/ intézményét nem ismeri, a mértékre vonatkozó kikötés hiányában a fuvarozó a bizonyított tényleges kárát /damages for detention/ követelheti.^{45/} A francia és a szovjet jog a mérték meghatározását a szokásra bizza, ill. az utóbbi szokás hiányában a hajó és a legénység fenntartási költségeire utal /135.cikk/. Ugyanezt a megoldást követi a lengyel tengerhajózási törvény is /106.cikk 3.§/. A HGB szerint, ha a felek a hajóálláspénz összegében nem állapodtak meg, azt méltányos mérlegelés alapján /"nach billigem Ermessen", HGB 572.§/ kell meghatározni és lényegében ugyanez a görög törvény /119.§/ iránymutatása is. A jugoszláv törvény szerint /45.cikk/ ugyanabban vagy a legközelebbi kikötőben megforduló hasonló hajóknak a hajóálláspénzét kell alapul venni.

A hajóálláspénzzel összefüggésben szokták említeni a dogmatikailag alapvetően eltérő természetű u.n. gyorsrakodási térítést /dispatch money/, amelyet a fuvarozó fizet a fuvaroztatónak arra az esetre, ha a rakodás a szerződésben meghatározott rakodási időnél rövidebb idő alatt befejeződik. E térítésre kizárólag szerződéses kikötés alapján kerül sor, mértéke a legtöbb típusszerződésben a hajóálláspénz felével egyenlő.

A hajóálláspénz különös jogintézményének cseppjében tehát a nemzetközi kereskedelem joga tengerének általános vonásai és ellentmondásai tükröződnek. A funkciójában azonos és a gyakorlat által egységesnek kezelt intézményt a jogi

természetét és a reá vonatkozó jogi szabályozást illetően az egyes nemzeti jogok lényeges eltérésekkel közelítik meg, ugyanakkor e differenciált nemzeti szabályozások csak az egység elemeit mutató szabványszerződések szabta korlátok között élnek. Az egységes gyakorlat és az angol jogi befolyás erős hatása alatt kialakult és élő "clausal law" értelmezése azonban ismét a nemzeti forumok feladata és így tovább folyik a tevékenység jellegéből fakadó "Ausdehnungsdrang zum Weltrecht" és a jog eleve állami keretek közé szorított létezéséből fakadó centrifugális erők állandó és változó eredményű párharca.

L Á B J E G Y Z E T E K

az V. fejezethez

- 1/ A nemzetközi gyakorlat egységét tükrözi, hogy a hajóállás-pénz megjelölésére a gyakorlatban általában a latin eredetű angol "demurrage" szót használják /morari/, a nemzeti jogszabályok által alkalmazott saját nyelvű megfelelő kifejezések /Überliegegeld, surestaries, contro-stallie stb./ helyett. A demurrage szó egyébként az angol szóhasználatban egyaránt jelenti a rakodási időn tuli várakozás /tehát késedelem/ időtartamát és erre az időtartamra járó hajóálláspénzt.
- 2/ A hajóálláspénz intézményének elsősorban a teljes hajó meghatározott utra vagy utakra történő átengedésére vonatkozó tengeri fuvarozási szerződések területén van jelentősége, nincs azonban akadálya annak, hogy a felek a hajóálláspénz fizetését a meghatározott áru fuvarozására irányuló, hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződésekben is kikössék. Az u.n. "időbérleti" szerződések-nél viszont, tehát ahol a fuvarozó a hajót a szerződésben meghatározott időtartamra engedi át, a rakodási idővel, annak tullepésével és a jogkövetkezményekkel kapcsolatos kérdések fel sem merülnek, mivel a fuvardíj fizetése időarányosan történik és a fuvarozási vállalkozás bármilyen okból történő elhuzódásának a kockázata automatikusan a fuvaroztatót terheli.
- 3/ Ez történik az "időbérleti" szerződésben. L. 2.lj.
- 4/ Az Egyesült Államok-beli birői gyakorlat azonban, bár a hajóálláspénzt felelősségi intézménynek tekinti, az utóbbi időben egyre több döntésében fosztja meg azt annak általános kártérítés jellegétől és a szerződés kikötéseitől függetlenül csak annyiban kötelezi a fuvaroztatót hajóálláspénz fizetésére, amennyiben a fuvarozó tényleges kárt szenvedett. D'Amico Mediterraeaan Pacific Line Inc. v. Proctor

- and Gamble Manufacturing Co. /The "Giovanni d'Amico" L. Lloyd's Law Reports, 1975.1. 202-204.old.
- 5/ Tiberg, H.: i.m. 424-427.old.; Chauveau: i.m. 478-479. old.; Rodiere: i.m.278-279.old.; Echevarria Rivera, L.: El transporte maritimo, Pamplona, 1973, 81.old.
- 6/ L. Schlegelberger-Liesecke: i.m. 283.old.; Wüstendörfer: i.m. 251.old. /"gesetzliche Vergütung für vertragsmässige Inanspruchnahme verlängerter Leistung von Wartezeit"/
- 7/ "En cas de dépassement des délais l'affrèteur doit des surestaries, qui sont considerées comme un supplement du fret." /11.cikk/
- 8/ "The phenomenon of demurrage should be accepted as it is; it may resemble freight or it may resemble damages but it should not be taken for granted that it is either" L. Tiberg: i.m. 425-426.old.
- 9/ "The international concept of demurrage will not fit as easily and naturally into the local mould as is believed." L. Tiberg: i.m. u.o.
- 10/ Az együttműködési kötelezettség megszegéséről l. különösen Canádi: A szerződészegés a Ptk tervezetében. Jogtudományi Közlöny, 1958. június 214.old.
- 11/ Az angol jogban egyébként a kötbért meghaladó kárt nem lehet érvényesíteni, az átalánykártérítés maximál jellege tehát nemcsak a hajóálláspénzre vonatkozik. V.ö. Lukács: i.m. 39.old. A kötbért meghaladó kár érvényesíthetőségének vagy érvényesíthetlenségének a kérdése azonban a hajóálláspénz jogi természete szempontjából másodlagos, nincs tehát akadálya annak, hogy a hajóálláspénzt azok a jogrendszerek is átalánykártérítésnek tekintsék, amelyek egyébként a kötbért meghaladó kár érvényesítését is lehetővé teszik.
- 12/ Randall v. Lynch /1810/; This v. Byers /1876/; Alexander v. Aktieselskabet Hansa /1820/ L.Carver 1025.old.

- 13/ Ez egyébként a tengeri fuvarozás jogára az Egyesült Államokban általában véve jellemző. A " maritime " ügyek döntően a szövetségi és nem az állami bíróságok hatáskörébe tartoznak, a szövetségi bíróság pedig annak a tagállamnak a jogát köteles alkalmazni, amelyik az ügyvel a legközelebbi kapcsolatban áll. /Judiciary Act 1789, 34.sz./ Ez pedig az adott tagállam birói döntéseinek az alkalmazását is jelenti, mivel az állami bíróságok döntései alkalmazásának mellőzésére irányuló kísérleteket / Swift v. Tyson /1842/ a legfelsőbb bíróság határozottan elutasította. / Pl. Erie Railroad Co. v. Tomkins, 1938 / L. Ramberg: i.m.200.old. /Az elvnek a kollíziós szabályok területére történő kiterjesztéséről, a "local law theory"-ről l. Ehrenzweig, A.: Private International Law, Leyden, 1974, 60-64.old.; Mádl, F.: Vivődás a valósággal a nemzetközi magánjogban, Állam- és Jogtudomány, 1969. 1.sz. 71.old./ Ha viszont a tagállam "case-law"-ját alkalmazni kell, meglehetősen nehéz valamiféle " general common law " kialakítása.
- 14/ L. HGB 573, 574, 597, 598.§-t ; a jugoszláv tengerhajózási törvény 43.cikkét és a skandináv tengerhajózási törvény 84. szakaszát.
- 15/ A görög tv 117.szakasa szerint a fuvaroztató annyiban mentesül, amennyiben a rakodás "objektívén lehetetlen", a lengyel tv 105.cikke szerint a rakodást " force majeure " vagy időjárási körülmények miatt kell megszakítani.
- 16/ "a superior force, acting directly upon the discharge or loading of the cargo and an unusual and extraordinary interruption that could not have been anticipated when the contract was made and not occurring through the connivance or fault of the charterer." Crossman v. Burill /1900/ L. Ramberg: i.m. 384-385.old. Ugyancsak Bailey v. Manufacturers' Lumber Co. /1915/; Grace and Co. v. Hansen

- /1920/ stb. L. Tiberg: i.m. 158.old.
- 17/ V.ö. Rodiere: i.m. 258-259.old.; Tiberg: i.m. 52. és 354.old.
- 18/ A gyakorlatban főleg a "droit commun" itt említett elvének és a szerződésben külön meghatározott mentesítő körülményeknek a kapcsolata, ez utóbbiak kiegészítő vagy módosító szerepének a megítélése okoz sok nehézséget. A bírói döntéseket l. Rodiere: i.m. 259-270.old.
- 19/ "Which can reasonably be expected from the charterer under the actual circumstances which exist at the time of performance." L. Carver 1060.old.
- 20/ Az egyes nemzeti joggyakorlatok az időmeghatározási módzatok értelmezésével kapcsolatban is nagyszámu döntést tartalmaznak. Az angol joggyakorlatban felmerült egyik legérdekesebb kérdés az u.n. "workable hatch" kikötés mikénti értelmezése volt. Ha ugyanis a felek a be- és kirakandó árumennyiséget hajónyílásonként határozzák meg /pl. 120 to/hajónyílás/nap/ és a hajó nyílásai /ill. kamrái/ különböző méretűek, úgy a nagyobb kamra megrakása hosszabb időt vesz igénybe. Az időt tehát elvileg két különböző módon lehet számítani: vagy megszorozzuk a nyílások számát a 120 to-val és az eredményt elosztjuk a kirakandó teljes árumennyiséggel, vagy a napok számát úgy kapjuk meg, hogy a legnagyobb kamrából kirakott mennyiséget osztjuk el 120-szal. Nyilvánvaló, hogy ez utóbbi módszer alkalmazása esetén a rakodási idő lényegesen hosszabb lesz. Az angol bírói gyakorlat a "The Sandgate" /1930/ ügyben hozott döntés óta ezt a fuvaroztatóra nézve kedvezőbb módszert követi. L. Summerskill, M.: Laytime, London, 1973 43-45.old.; Carver: 1047-1048.old.
- 21/ L. Tiberg: i.m. 157-158.old.; Carver 1050.old.; Rodiere álláspontja az angol jog tekintetében is ellentétes, ami

csak a "leading case" /Hulthen v. Steward, 1903/ téves értelmezésén alapulhat. L. Rodiere: i.m. 257.old.

- 22/ A jogviták nagy számának nem utolsósorban az érintett anyagi érdekek különleges súlya a magyarázata. A magyar külkereskedelem gyakorlatában sem ritka a napi több tízezer dolláros hajóállás pénz, ami azt jelenti, hogy egyes kikötések alkalmazásától és mikénti értelmezésétől - sokszor a legapróbbnak tűnő technikai részletkérdésektől - gyakran több százezer dolláros értékű jogviták sorsa függ.
- 23/ The "Tres Flores" l. Lloyd's Law Reports, 1972, 2.k. 384-395.old.
- 24/ L. Tiberg: i.m. 180-181.old.
- 25/ L. Tiberg: u.o.
- 26/ Agrimpex Hungarian Trading Company for Agricultural Products v. Sociedad Financiera de Bienes Raices, S.A., L. Lloyd's Law Reports, 1960, 623-668.old.
- 27/ Oldendorff v. Tradax Export, l. Lloyd's Law Reports, 1971 2.k. 96-105.old.; 1972, 2.k. 292-303.old.; 1973, 2.k. 285-308.old.
- 28/ V.ö. Eörsi: i.m. 473.old.
Lord Lawton egyébként egy más természetű /az állami immunitással kapcsolatos/ döntésben állapította meg 1976-ban, hogy az angol jogba vetett bizalmat és az angol jog kikötésének gyakori voltát érintené kedvezőtlenül, ha e jog úgy változna, mint némely kontinentális utcanév. L. Thai-Europe Tapioca Service Ltd. v. Government of Pakistan, Ministry of Food and Agricultural Supplies /The "Harmattan"/ L. Lloyd's Law Reports, 1976. 1.k. 2.old.
- 29/ L. Rowles, D.: Reversing the Arrived Ship, The Journal of Business Law, 1974. okt. 282-293.old.
A Court of Appeal közelmúltban hozott döntése /Federal Commerce and Navigation Co. Ltd. v. Tradax Export /The "Maratha Envoy"/ az "Oldendorff"-elven is módosított és kimond-

- ta, hogy a hajó akkor is megérkezettnek minősülhet, ha nem érte el a kikötőt, de a szokásos várakozási helyen kénytelen várakozni. /Lloyd's Law Reports, 1977. l.k. 217-233. old./ A House of Lords azonban ezt az ítéletet megváltoztatta, ismételten leszögezte, hogy csak a kikötő területére befutott hajó tekinthető megérkezettnek és az alig néhány éve született Oldendorff-ítélettől nem lehet eltérni. L. Lloyd's Law Reports, 1977, 2.k. 301-309. old.
- 30/ Metals and Ropes Co. Ltd v. Filia Compania Limitada /The "Vastric"/ L. Lloyd's Law Reports, 1966, 2.k. 219-227. old.; Ionian Navigation Co. Inc. v. Atlantic Shipping Co. /The "Loucas N"/ L. Lloyd's Law Reports, 1970, 2.k. 482-488. old. és 1971, l.k. 215-220. old.; Nea Tyhi Maritime Co. Ltd of Pireus v. Compagnie Grainiere S.A. of Zürich /The "Finix"/ L. Lloyd's Law Reports, 1975. 2.k. 415-422. old.
- 31/ Aldebaran Compania Maritima S.A, v, Aussenhandel AG /The "Darrah"/ L. Lloyd's Law Reports, 1976, l.k. 285-293. old. és 1976, 2.k. 359-371. old.
- 32/ L. Lloyd's Law Reports, 1976, 2.k. 366. old.
- 33/ Ez az u.n. "local data" tipikus esete. V.ö. Ehrenzweig: i.m. 83. és 217. old.
- 34/ Nelson v. Nelson Line /1908/ L. Carver 1046-1047. old.
- 35/ További kérdés, hogy az "unless used" kikötés alkalmazása esetén azt az ünnepnapot, amelyen például részben dolgoztak, egészében vagy csak ebben a részében kell beszámítani a rakodási időbe. A moszkvai tengerhajózási választottbíróóság /MAK/ a kérdést a fuvarozó javára döntötte el, a legkisebb egységnek a napot tekintette és az egész napot beszámítani rendelte, lényegében azon az alapon, hogy a mentesítő okot /az ünnepnap kivételére vonatkozó szabályt/ szorosan kell értelmezni. L. Makovszkij: i.m. 178-179. old. Az angol bíróság viszont éppen

- az ellenkező álláspontot foglalta el a Sofial S.A, v. Ove Skou Rederi /The "Helle Skou"/ ügyben és csak azt az időt rendelte beszámítani, amelynek során ténylegesen rakodtak. /"Laytime is calculated by aggregating individual moments of weather working time and it was only so long as it was used that laytime continued to run."/ L. Lloyd's Law Reports, 1976, 2.k. 205-214.old.
- 36/ L. The "Katy" /1895/, Carver 1047.old.
- 37/ Compania Naviera Azuero v. British Oils and Cake Mills/1957/ L. Carver 1038.old.; V.ö. Tiberg: i.m. 331-335.old.
- 38/ Stephens v. Harris /1887/ ; Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture /1963/ L. Carver 1045.old. A joggyakorlat egyébként a " weather permitting " kikötés értelmezése terén sok bizonytalanságot mutat, ezért a legcélszerűbb e kétértelmű kifejezés alkalmazását a szerződésekben mellőzni.
- 39/ Alma Shipping Co. v. Salgaoncar e Irmaos /1954/ L. Carver 1056.old.; Tiberg: i.m. 346.old.
- 40/ Moliere S.S. Co. v. Naylor /1897/ stb. L. Carver u.o.; Tiberg: u.o.
- 41/ A magyar szakirodalom váltakozva használja a késedelmi idő és a várakozási idő megjelölést. A késedelmi idő kifejezés alkalmazása mellett szól, hogy ez jobban kifejezésre juttatja, hogy szerződésszegésről, jogosult, késedelemről van szó.
- 42/ Clink v. Hickie /1899/; Union of India v. Compania Naviera Aelous /1964/ L. Carver 1023.old. Legújabbán Dias Compania Naviera SA. v. Louis Dreyfus Corporation. L. Lloyd's Law Reports, 1977, 1.k.485-491.old.
- 43/ A bírói döntéseket l. Rodiere: i.m. 273.old.
- 44/ Az olasz /449.cikk/ és a jugoszláv törvény /447.cikk/, valamint a francia joggyakorlat ismeri az u.n. "contre-

surestaries" vagy "extraordinary demurrage" intézményét is, amely szerint a késedelmi idő lejárta utáni időszakra - ha a hajós nem áll el - a fuvaroztató 50%-kal megemelt összegű hajóálláspénzt köteles fizetni.

- 45/ A fizetendő kártérítés mértéke prima facie követi a hajóálláspénz összegét, de bármelyik fél bizonyíthatja, hogy a kár ennél több vagy kevesebb. V.ö. Carver 1019. old.

VI. A SZERZŐDÉS TELJESÍTÉS NÉLKÜLI MEGSZÜNÉSE

1. A körülmények megváltozásának kockázata
2. Ipso jure szerződésmegszűnés
3. Elállás a szerződéstől
4. "Burkolt konvergencia"

1. A körülmények megváltozásának kockázata. A szerződés megkötésekor fennálló körülmények megváltozásának hatása a szerződéses kötelezettségekre a szerződés, mint jogintézmény megjelenése óta fennálló és a jogtudományt sok évszázad óta foglalkoztató probléma. A természetjog még a *clausula rebus sic stantibus* mellett tört lándzsát ^{1/}, majd a klasszikus kapitalizmus, az áru és pénzviszonyok mindenre kiterjedő uralma a *pacta sunt servanda* tételét emelte szentséggé, majd nem feltétlen paranccsá. A monopolkapitalizmus mélyülő ellentmondásai és az ezzel kapcsolatos válságjelenségek a szerződések teljesítésének majdnem feltétlen kivánalmát is kikezdtek és egyre szélesebb körben vezettek, döntően kényszere-dett adaptáció útján a pacta sunt servanda elve alóli kivételek bővítéséhez.^{2/} A *pacta sunt servanda* hanyatlása ennek ellenére nem meghatározó és általános tendencia, inkább olyan jelenség, amely egyes periódusokban és egyes részterületeken érvényesül. A morális parancs az ellentmondások éleződésével sokat veszített erejéből, az etikai töltés jórésze elilllant, az áru és pénzviszonyok fennmaradása és a kereskedelem, ezen belül a nemzetközi kereskedelem biztonságának szempontjai azonban a szerződések szentségének a pacta sunt servanda tételében kifejeződő elvét változatlanul az áruviszonyokat kifejező polgári jog alapvető tételeként tartják fenn.

A körülmények időközbeni megváltozása a felek közötti kockázatmegosztás kérdésében csapódik le. Ha a kötelezettet,

feltétlen és abszolút teljesítési kötelezettség terheli, akkor a körülmények megváltozásának teljes kockázatát ő viseli, ha viszont a clausula rebus sic stantibus elvét engedjük korlátlanul érvényesülni, akkor ez a kockázat a kötelezett teljesítésében bizó jogosultra hárul. A kockázat megosztásának klasszikus kontinentális jogi módszere az impossibilium nulla est obligatio doktrínája, a lehetetlenülés fokozatosan táguló és új, eddig ismeretlen alakzatokat /pl. "wirtschaftliche Unmöglichkeit"/ öltő intézménye. A common law viszont a szerződéses vállalások abszolút jellegének tettelezésével a körülmények megváltozásának a kockázatát a kötelezethez telepíti, majd a "frustration" kialakításával e kockázat potenciálisan rendkívül széles, a gyakorlatban azonban meglehetősen szűk körét áthárítja a jogosultra. Az amerikai jogban a kockázat-megosztást célzó frustration intézménye már átmegegy az Egyesült Államok sajátos történelmi és társadalmi adottságaiból eredő "melting pot"-on és a "Restatement of contracts"-ban pl. a kockázatmegosztás a kontinentális jogok lehetetlenülésének, és az angol jog "frustration"-jának eklektikus keveredéseként jelenik meg.^{3/} /A tengeri fuvarozással kapcsolatos amerikai döntések viszont az általános képen belül erős hajlamot mutatnak az angol jogi gondolkodás és megoldások követésére./

A kockázatmegosztás röviden vázolt általános problémája különös szint és hangsúlyt, ezzel összefüggésben több vonatkozásban eltérő megközelítést kap a tengeri fuvarozás területén. Két szempontra kell elsősorban utalnunk. Az egyik a tengeri fuvarozási szerződés vállalkozási típusa, amely vállalkozási jelleg a jogrendszerek széles körében önmagában is speciális, az általánostól eltérő veszélyviselési és kockázattelepítési megoldásokat indikál. A másik szempont viszont

kizárólag a tengeri fuvarozási tevékenység területén jelentkezik és lényege, hogy a hajózás hagyományos veszélyeinek csökkenése ellenére is ez a tevékenység van a leginkább kitéve a szerződés megkötésekor ismeretlen, később fellépő, különleges külső, a vállalkozást meghiusítására alkalmas veszélyeknek. A tengeri fuvarozás ma is a nemzetközi kereskedelem lebonyolításának legneuralgikusabb láncszeme, a politikai konfliktusok, az ebből eredő nehézségek és zavarok itt éreztetik a legközvetlenebbül és a legérzékenyebben a hatásukat. [Részben ennek tulajdonítható, hogy a jogviták aránya ezen a területen jelenleg is messze felülmúlja a nemzetközi kereskedelem egyéb ügyleteivel, például a vétellel kapcsolatban felmerült jogviták arányát.] E sajátos szempontok megintcsak aláhúzzák az általános és különös vizsgálati módszer együttes alkalmazásának feltétlenül szükséges voltát és a specifikus vonásoknak az általános összefüggések keretében történő bemutatását.

A szerződésszegésért fennálló felelősséghez hasonlóan itt is az általános szerződés-fogalomhoz korábban érkező és annak lényegesen nagyobb jelentőséget tulajdonító angol jog szentel a legkevesebb figyelmet az ügylet típusából fakadó specifikumoknak és lényegében csak mennyiséginek nevezhető eltérésekkel alkalmazza azokat az általános érvényű jogtételeket, amelyek kialakításában - és ennek visszatérő hangsúlyozását nem tartjuk feleslegesnek - éppen a tengeri fuvarozási szerződések sok szempontból sajátos világa vállalt magára oroszlanrész. A kontinentális burzsoá és szocialista jogok viszont a tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozó kodifikált szabályozásaikban a lehetetlenülés tételét minőségi eltérésekkel alkalmazzák és ennek megfelelően eredményében is más, az általánostól eltérő módon osztják meg a felek között

a szerződés lehetetlenülését eredményező körülmények kockázatát.

A szerződésszegésért fennálló felelősséget tárgyaló IV. fejezetet és az általunk ennek egy sajátos esetének tekintett hajóálláspénz intézményét bemutató V. fejezetet a szerződés teljesítés nélküli megszűnésével foglalkozó, jelen fejezettel tehát végsősoron a kockázatmegosztás közös eleme foglalja egységbe, annál is inkább, hogy a teljesítés nélküli megszűnés elismerése egyben a felelősség alóli mentesülést is jelenti. Amíg azonban a felelősség intézménye - olyan intézmény tehát, ahol az egyik felet ért veszteség reparációjának célján túl a felróhatóság valamely formáján alapuló prevenció szempont is jelen van - a kockázatmegosztás közvetítésére szolgál, a kockázat megosztásának eredménye tehát a felelősségen keresztül realizálódik, a szerződés teljesítés nélküli megszűnésére vonatkozó szabályok e kockázat primer és közvetlen megosztásának a funkcióját hordozzák.

2. Ipso jure szerződésmegszűnés. A szerződés automatikus, jövőre szóló hatályu megszűnését az angolszász jogokban a "frustration" beállta, azaz a szerződési cél valamely fél szerződésszegésétől független meghiusulása váltja ki. A sajátos jogintézmény kialakulását, az elméleti megalapozására vonatkozó különböző megközelítéseket az adaptációs technikákkal összefüggésben már vázoltuk, /1. IV.fej.2.pont/ így itt elsősorban a doktrina érvényesülésére, annak a gyakorlatban történő alkalmazására és az abból eredő jogkövetkezményekre kell kitérnünk.

A "frustration" az angol szerződési jog általános intézménye, amely ma már - talán a haszonbérlet kivételével^{4/} - valamennyi szerződésfajtára alkalmazást nyer. A potenciális

alkalmazási kör rendkívül széles, a doktrina tényleges alkalmazása azonban mindig az adott ügy egyedi tényállásától függ és az általános tételek ebben a tekintetben meglehetősen sovány eligazítást adnak. Az általános tételek elméleti szintű finomítását többek között éppen az "implied term" jogi technikájának az alkalmazása gátolta és voltaképpen ma is a konkrét ügylet konkrét tényállásának sajátos és egyedi mozzanataitól függ, hogy a jogalkalmazó megállapítja-e vagy sem az adott szerződés megkötésének bekövetkeztét. A szerződéstipizálás hiányából ugyanakkor az következik, hogy a doktrina a szerződéstipusok, tehát a különös szintjén nem kap önálló jogtételeket, az angol szerződési jog az általánosról itt is közvetlenül lép az egyes területére és az egyes egyedi vonásaitól, ezeknek a bíró általi értelmezésétől teszi függővé a szerződésekre általában vonatkozó jogtétel alkalmazását. Az egyedi tényállásokon alapuló döntések elemzése viszont bizonyos mértékig lehetővé teszi azoknak a különös vonásoknak a feltárását, amelyek az általánoshoz képest az adott szerződésfajtát, pl. a tengeri fuvarozási szerződést jellemzik, anélkül természetesen, hogy az adott szerződésfajtára vonatkozó önálló és különös szabályokról beszélhetnénk. Mivel a megkötés megállapítása az adott ügy egyedi vonásainak elemzésén alapul, a bírói döntés nyilvánvalóan eltérő lehet a tengeri fuvarozási szerződés és az ugyanazzal a vállalkozással kapcsolatos tengerentúli vételi szerződéssel kapcsolatban, annak ellenére, hogy maga az alkalmazott doktrina azonos.

Az irodalom a szerződés megkötésének jelenleg a következő öt esetről különbözteti meg:

1. A szerződés teljesítése a jog időközbeni megváltozása következtében jogellenessé válik /jogi lehetetlenülés/

2. A személyes szolgáltatásra kötelezett fél meghal, - vagy képtelenné válik a szolgáltatás nyújtására;
3. A szerződés tárgya megsemmisül;
4. Olyan körülmények, amelyeknek a fennállását a feleknek a szerződés teljesítése szempontjából lényegesnek kellett tekinteniök, megszűnnek;
5. Olyan körülmények lépnek fel, amelyek a szerződésnek a mindkét fél által kontemplált időpontban történő teljesítését lehetetlenné teszik.^{5/}

A jogi lehetetlenülésnek a tengeri fuvarozás területén az ad különleges gyakorlati jelentőséget, hogy ide soroljuk azokat az egyedi közhatalmi intézkedéseket is, amelyeket a vállalkozást fenyegető politikai természetű kockázatok realizálódása vált ki. A háboru például automatikus tilalmat teremt az angolszász jogban az ellenséggel történő kereskedelem folytatására, és ennek megfelelően az ellenséges alattvalóval kötött ügylet a háboru kitörése pillanatában automatikusan megszűnik.^{6/} Ide tartoznak ezen túl mindazok a tilalmak és korlátozások, amelyek a megkötött tengeri fuvarozási szerződés teljesítését jogellenessé és ennek megfelelően lehetetlenné teszik.^{7/} A tilalom vagy korlátozás időleges volta - minden más időleges akadályhoz hasonlóan - viszont a késedelem előrelátható tartamának a kérdését veti fel és a joggyakorlat az általános elvekkel összhangban csak akkor állapítja meg a teljesítés meggyűlésát, ha ugynevezett "inordinate delay"-től van szó, azaz a késedelem mértéke alkalmas a felek által elérni kívánt szerződési cél meggyűlésára.^{8/}

A szerződés tárgyának a megsemmisülése a tengeri fuvarozási szerződések területén is felveti a tárgy meghatározásá-

nak fogas és sokat vitatott kérdését. Az ügyletben egyedileg megjelölt hajó elpusztulása az esetek tulnyomó többségében akkor is automatikus megszűnést eredményez, ha a szerződés helyettesítési záradékot tartalmaz, mivel e kikötés nem teremt helyettesítési kötelezettséget, csak a fuvarozó egyoldalú döntésétől függő jogosultságot. /"hinkende Speziesschuld. I. II/15.1j/A fuvarozási szerződésben egyedileg meghatározott áru megsemmisülése ugyancsak a szerződés megszűnését eredményezi,^{9/} a nem jelentéktelen gyakorlati különség "csak" abban áll, hogy a fuvarozandó áru egyedi meghatározása a tengeri fuvarozási szerződés elenyészően csekély töredékében szerepel. A fajlagosan meghatározott áru elpusztulása viszont az általános elveknek megfelelően csak akkor eredményezheti a szerződés megszűnését és a fuvaroztatónak a teljesítés alóli mentesülését, ha a szerződésben körülírt minden áru, a megjelölt fajta teljes köre megsemmisül, illetve beszerzése kereskedelmileg lehetetlenné válik.^{10/} Önmagában az a körülmény, hogy a fuvaroztató már kijelölte az elhajózni szándékolt rakományt, azt az elhajozási kikötőbe juttatta és ott beraktározta, a szolgáltatást nem teszi egyedivé és pl. a raktárban tárolt áru megsemmisülése a fuvaroztató szerződési ígéretét nem érinti.^{11/} Ebbe a körbe tartozik a hajó vagy az áru lefoglalása,^{12/} ill. elkobzása is, itt azonban a joggyakorlat különös gonddal vizsgálja a szerződési tárgy hozzáférhetetlenségének végleges vagy időleges voltát. Előreláthatóan ideiglenes intézkedés esetén ismét a késedelem valószínű tartama az irányadó, természetesen a feleknek a szerződésben kifejezett vagy abba beleértelmezett, a szerződési céllal kapcsolatos akarata fényében. A késedelem kockázata egyébként eltérően jelentkezik és ennek megfelelően bizonyos fokig eltérő megítélést kap a meghatározott időre vonatkozó szerződés /"time charter party"/

és a meghatározott utvonalra vonatkozó szerződés /"voyage charter party"/ esetében. Az előbbinél ugyanis a vállalkozás időleges felfüggesztésének a kockázata eltérő szerződéses kikötés hiányában^{13/} az angolszász jogokban kizárólag a fuvaroztatót terheli, míg az utóbbi esetében az időveszteség elsősorban - de nem kizárólag - a fuvarozó kockázata. Az u.n. voyage charter partyval igazolt tengeri fuvarozási szerződések "inordinate delay" következtében történő meghiusulását a joggyakorlat, úgy tűnik, nagyobb hajlandósággal ismeri el, mint az u.n. "időbérleti" szerződések megszűnését.^{14/}

A negyedik és az ötödik esetcsoport elhatárolása meglehetősen viszonylagos értékű, végsősoron mindazok az esetek e két csoport valamelyikébe tartoznak, ahol a szerződés megkötésekor a felek által lényegesnek tartott körülmények olyan mértékben változnak meg, hogy ebből - az "implied term" fikciójának alkalmazásával - arra lehet következtetni, hogy az ilyen jellegű és mértékű változások esetére a felek a szerződésük hatályát nem kívánták fenntartani. E fikció elvileg széleskörű bírói beavatkozási lehetőséget nyújt, a gyakorlatban azonban a bíróságok evvel a lehetőséggel szűk körben élnek és a szerződés automatikus megszűnésére hivatkozó félnek, függetlenül a doktrína elméleti alapjától, meglehetősen nehéz a helyzete.

A szerződés teljesítését akadályozó körülmények sorában külön említést igényelnek az u.n. "csatorna-esetek", ahol a szerződés megkötése után fellépő akadályt a Szezi vagy a Panama-csatorna hajózás előli elzárása jelentette. /A közeli politikai fejlemények az utóbbi évtizedekben természetesen megnövelték e probléma súlyát és egyben a joggyakorlatot is jónéhány sokat idézett döntéssel gazdagították. /

Az első ilyen döntést az angol bíróság 1958-ban hozta, mégpedig nem tengeri fuvarozási, hanem cif vételi szerződéssel kapcsolatban.^{15/} E döntés lényege, hogy a cif vételi szerződés eladóját a Szuezi csatornának az 1956-os háború következtében történt lezárása a szerződés teljesítése alól mentesíti, mivel a csatorna lezárása az ügylet automatikus meghiusulását vonta maga után. Egy 1960-ban hozott ítélet^{16/}, majd 1962-ben a Tsakiroglou and Co. v. Noblee Thorl GmbH ügyben hozott, sokat idézett döntés azonban pontosan az ellenkező következtetésre jutott, a "frustration" megállapítását megtagadta és leszögezte, hogy önmagában a teljesítés nehezebbé ill. költségesebbé válása a meghiusulás jogkövetkezményét nem vonja maga után és a vételi ügylet eladóját a szerződés teljesítésére irányuló vállalása alól nem mentesíti.^{17/} Lord Radcliffe közérthető és szemléletes indokolása szerint a találkozóra igyekvő személyt nem mentesítheti az, hogy házat a főbejáraton át nem tudja elhagyni, mivel ilyenkor távozzék a hátsó kijáraton keresztül.^{18/} A Tsakiroglou-döntés alapján ma már uralkodónak tekinthető az az elv, hogy a nemzetközi víziút lezárása önmagában és általában a tengerentúli vételi szerződések teljesítését nem hiusítja meg. Némi fáziskéséssel, hasonló irányban fejlődött a tengeri fuvarozási szerződésekkel kapcsolatos joggyakorlat is. A "The Masalia"-ügyben 1960-ban hozott döntés a Szuezi csatorna bezárását a szerződés meghiusulásaként értékelte és a fuvarozót a szerződés teljesítése alól mentesítette, lényegében azon az alapon, hogy a Jóreménység fokának körülhajózása egy Genovából Indiába irányuló fuvarozás esetén a felek által a szerződésben meghatározott utvonaltól "fundamentally different voyage" lenne és ennek teljesítésére a fuvarozó nem kötelezhető.^{19/} A fordulatot a "The Eugenia"-ügyben 1963-ban hozott döntés eredményezte, ahol a bíróság egy "időbérleti" szerző-

désnek a Szezei csatorna bezárása következtében előálló meghiusulását vizsgálta. /Mint láttuk, itt a kockázatviselés kérdése pontosan fordítva merül fel, mivel a hosszabb ut és ennek megfelelően a hosszabb vállalkozási időtartam a fuvaroztató kockázata, ezért a szerződés meghiusulásának a megállapítását is általában ő kéri a fuvarozóval szemben./ A Court of Appeal döntése szerint a fuvaroztató szovjet hajós-ügynökség nem hivatkozhat a szerződés meghiusulására, mivel a csatorna lezárása nem hoz létre a szerződésben előrelátott körülményektől alapvetően eltérő helyzetet, a körülmények megváltozása tehát nem alkalmas a szerződési cél ipso facto meghiusítására.^{20/} Lényegében hasonló szűkítő irányban fejlődött az Egyesült Államok bíróságainak joggyakorlata is, azaz a kezdeti liberálisabb megközelítést a "frustration" egyre szűkebb körben történő megállapítása váltotta fel.^{21/} Az amerikai joggyakorlattal kapcsolatban azonban feltétlenül ki kell emelni, hogy a tipikusan angol jogi "frustration" megállapítása a körülmények megváltozása alapján történő mentesülés jogkövetkezménye elérésének csak az egyik lehetősége, mivel a bíróságok - sokszor egymás mellett és egymással keveredve - váltakozóan alkalmazzák a lehetetlenülés kontinentális doktrínájának különböző változatait és eredendően az implied term fikcióján alapuló angol "frustration"-t.^{22/} Míg a szerződésekre általában a Restatement of Contracts 454.§-ában megfogalmazott, a Geschäftsgrundlage német doktrínáját felidéző tétel nyer a legkülönbözőbb megjelenési formában és eltérésekkel alkalmazást, az alapvetően szövetségi bíróságokhoz tartozó tengeri fuvarozási ügyekben a döntések továbbra is igyekeznek az angol jogi szupremácián épülő egységes tengeri jog fikciójára hivatkozva a hagyományos angol jogi megoldásokat követni. E nyíltan kimondott tétel^{23/} egyik eredménye, hogy a legutóbbi amerikai döntések az utvonali

megváltozása esetén sorozatosan megtagadják a tengeri fuvarozási szerződések automatikus megszűnésének a kimondását.^{24/}

Talán még kevésbé nagyvonalu az angolszász birói gyakorlat a fuvaroztató oldalán felmerült teljesítési akadályok mérlegelésénél. A kiviteli vagy behozatali engedély megtagadása,^{25/} a sztrájk,^{26/} a kikötő tuzsufoltsága és más hasonló körülmények általában és önmagukban alkalmatlanok arra, hogy a szerződés megszűnését eredményezzék és ezzel mentessék a fuvaroztatót a rakomány fuvarozásra átadásának abszolút kötelezettsége alól.

Az angol irodalomban is előforduló ellenkező feltételezések ellenére a birói gyakorlat a meghiusulás feltételeként nem kívánja meg a szerződés teljesítését akadályozó körülmény előreláthatatlan voltát.^{27/} A lényeg csupán az, hogy a felek a szerződésükben az adott körülmény bekövetkezésének esetére nem rendelkeztek^{28/}, azaz nincs olyan kifejezett szerződési feltétel, amely mint az adott esetre vonatkozó különös rendelkezés, megelőzné az implied term általános fikcióját /expressum facit cessare tacitum/ vagy a körülmények megváltozása esetén történő automatikus szerződés-megszűnés jogtételének a felek akaratától, pontosabban a beleértelmezett akarat fikciójától független alkalmazását. A szerződés megkötése után fellépő körülménynek nem kell rendkívülinek lennie, a bíróság tehát akkor is megállapíthatja a meghiusulást, ha az ennek alapjául szolgáló körülmény "mindennapi esemény", de ennek ellenére alkalmas a szerződési cél teljes meghiusítására.^{29/} Ugyanakkor a körülmény nem lehet "self-induced", ha tehát a szerződés meghiusulása valamelyik fél vétkes magatartására vezethető vissza, nem lehet szó automatikus szerző-

désmegszünésről, és ezzel egyidejű mentesülésről, hanem a másik fél elállási és az általános szabályoknak megfelelő teljes kártérítési jogot kap.^{30/} /Ettől függetlenül egyébként az automatikus szerződésmegszűnés, tehát a "frustration" és az alapvető szerződésszegésre alapozott elállás, tehát a "repudiation" csak az elméletben határozható el világosan és a gyakorlatban sokszor igen nehezen látható előre, hogy a feleket egyaránt mentesítő meghiusulás, vagy az abszolút kötelezettséget megszegő fél akár vétlen szerződésszegésére alapozott elállás jogkövetkezményeit fogja-e az angol-szász bíró alkalmazni. A "frustration" és a "repudiation" bizonyos mértékű gyakorlati ölelkezéséből eredő nehézségeket és zavart tovább fokozza, hogy a szóhasználat ma sem teljesen egyértelmű és a bírói ítéletek gyakran alkalmazzák a "frustration" szót annak eredeti értelmében is, amely egyaránt felöleli mind a szerződésszegésnek, mind pedig az annak nem tekintett eseteket, ha azok a szerződés gyökeréig hatolnak és a cél elérésének meghiusulásával járnak./

A "frustration"-t tehát - ilyen vagy olyan elméleti alapon - viszonylag könnyű meghatározni, de annál nehezebb egységesen és a jogbiztonság szempontjait kielégítő módon alkalmazni. Ennek alapvető oka, hogy mint említettük, a beavatkozási lehetőség potenciális köre rendkívül tág és voltaképpen tulmegy a lehetetlenülés kontinentális jogi klasszikus tételén is. A gyakorlatban azonban az angol bírót két mélyen gyökerező, jogi gondolkodásának legmélyén nyugvó tényező tartja vissza a tétel széleskörű elismerésétől. Az egyik az "assumpsit" eredendően abszolút jellege, amelynek képtelenségét ugyan maga is érzi, de igyekszik a lehető legszűkebb körre szorítani a kötelezettséget vállaló személyre háruló kockázat áthárítását. A másik és ezzel összefüggő té-

nyező, hogy az "implied term" fikciója minden bírálát ellenére ma is ott lappang a joggyakorlatban, a jogkövetkezményt a felek fikcionált akaratához kapcsoló köldökzsinór elvágása teljes következetességgel máig sem történt meg az angol jogi gondolkodásban. A "frustration" doktrínájának alkalmazásával kapcsolatos jogbizonytalansággal szemben tehát az egyetlen biztos orvosság a mentesítő körülmények és ezek jogkövetkezéseinek a kifejezett és pontos előírása a szerződésben, mivel ennek elmaradása esetén a frustration megállapításában bizó felet a doktrína a körülmények megváltozásának súlyos kockázata alól csak végső esetben és szűk körben mentesíti.

A szerződés megkötésének alapja és az ex nunc hatályu megszűnés megállapításának feltételei tehát az angol jogban a mai napig sem nyertek jogszabályi rendezést. A vétlen megkötés jogkövetkezéseit azonban, számotvetve a szabályozatlanságból eredő anomáliákkal, az 1943 évi Law Reform /Frustrated Contracts/ Act rendezte. Az angol jog eredeti tétele szerint ugyanis a szerződés megszűnéséből eredő veszteséget az viseli, akinél azok felmerültek /"the loss lies where it falls"/, aminek lényege, hogy az előre nyújtott szolgáltatás ellenértékét nem kell megfizetni, ill. az előre megfizetett pénzszolgáltatás nem jár vissza.^{31/} Ez a fuvarozási szerződéseknél azt jelenti, hogy a vállalkozás utközbeni megkötése esetén a fuvarozót nem illeti meg a kontinentális jogokban általában elismert u.n. távolság-arányos fuvardíj /pro rata itineris/, ha viszont a fuvardíjat a fuvaroztató a vállalkozás megkezdése előtt fizette meg, /a hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződések körében ez majdnem kizárólagos, a charter partyval igazolt ügyleteknél pedig széles körben alkalmazott megoldás/ a fuvardíj nem jár

vissza, az u.n. "freight risk" tehát a fuvarozót terheli. A cif vételi-szerződéssel kapcsolatban született Fibrosa v. Fairbairn-döntés változtatott ezen a méltánytalan következményekre vezető merev megoldáson és kimondta, hogy a vételár egyharmadát előre fizető lengyel vevő részére a szerződés meghiúsulása után a "consideration" teljes hiánya alapján az előre kifizetett összeg visszajár.^{32/} A Law Reform Act lényegében ezt az elvet emelte törvényi rangra, de egyben a másik felet ebből eredően érő méltánytalanságot is orvosolni kívánta a már eszközölt költségek beszámíthatóságának és a szerződésből már esetlegesen huzott előnynek megfelelő ellenszolgáltatás megfizetési kötelezettségének az előírásával.^{33/} A Law Reform Act a tengeri fuvarozási szerződésekre az "időbérleti"-szerződés kivételével nem alkalmazandó, ezekre az ügyletekre tehát továbbra is áll a "loss lies, where it falls" koronázási-ügyben megfogalmazott tétéle. Ennek háttere az az évszázados - kizárólag az angol joggyakorlatra jellemző és az amerikai bíróságok által sem követett - elv, amely szerint a fuvardij több tekintetben különleges jogi elbánást élvez, nincs helye vele szemben pl. beszámításnak sem^{34/}, és az előre fizetett fuvardij a szerződés meghiúsulása esetén nem jár vissza,^{35/} kivéve ha a fuvarozási szerződés teljesítését a fuvarozó vétkes magatartása hiusította meg. Az előre fizetett fuvardij esetén tehát a "freight risk" az angol jog szerint továbbra is teljes egészében a fuvarozót terheli. Mindebből az következik, hogy az angol jog uralma alá eső tengeri fuvarozási szerződések fuvaroztatójának a fuvardij előrefizetésének elfogadása esetén az előrefizetés szokásos hátrányain /pl. kamatvesztesség/ és kockázatain tulmenően azzal is számolnia kell, hogy az ügylet bármilyen okból következő objektív meghiúsulása esetén az előre kifizetett pénzszolgáltatását

nem fogja visszakapni. Az egyetlen megoldás tehát itt is az ettől eltérő kifejezett szerződési kikötés felvétele, amely viszont tekintettel az említett gyakorlat széleskörű elterjedésére, nem mindig egyszerű feladat.

A tengeri fuvarozási szerződés meghatározott események beállta következtében történő automatikus megszűnését mind a burzsoá, mind pedig a szocialista tengerhajózási törvények ismerik és azt a tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó különleges intézményként szabályozzák. A HGB 628.§-ának értelmében a szerződés hatályát veszti /"tritt ausser Kraft"/, ha az ut megkezdése előtt egyik félnek sem felróható okból a hajó megsemmisül vagy használhatatlanná válik, a szerződésben egyedileg meghatározott áru megsemmisül, vagy a fajlagosan meghatározott áru azt követően semmisül meg, hogy azt a fuvarozó akár a hajón, akár pedig a rakodás céljára szolgáló helyen fuvarozásra átvette. A szerződés megszűnése a jövőre szóló hatályu, egyik fél sem követelheti a másik fél szolgáztatását, a már keletkezett igényeket azonban /pl. hajóálláspenz/ a megszűnés nem érinti.^{36/} Ha a felsorolt események az ut megkezdése után következnek be, a fuvarozási szerződés a HGB 630.§-a értelmében megszűnik, /"so endet der Frachtvertrag"/, a fuvarozónak azonban igénye nyílik a már megtett távolságra eső arányos fuvardijra /Distanzfracht/. Az 1966.évi francia szabályozás értelmében a szerződés ex nunc hatállyal és kölcsönös igények nélkül megszűnik /"le contrat est resolu"/, ha a fuvarozás megkezdését, ill. a hajó kifutását kereskedelmi tilalom vagy bármilyen egyéb erőhatalmi jellegű esemény /"tout autre evenement de force majeure"/ lehetetlenné teszi.^{37/} Csak a hajóbérleti szerződésekre vonatkozó további szabály, hogy ha a hajó kifutása után a hajótulajdonosnak fel nem róható bármilyen esemény az ut folyta-

tását tartósan megakadályozza, a szerződés ex nunc szűnik meg és a hajóbérlőnek meg kell fizetnie a megtett távolságra eső fuvardíjat. /"fret de distance"/ ^{38/} A skandináv tengerhajózási törvény az automatikus megszűnés körét ennél lényegesen szűkebben vonja meg és azt kizárólag a hajó vétlen elpusztulásának, ill. használhatatlanná válásának az esetére korlátozza. /128.§/ Ha az esemény a fuvarozás folyamán következik be, a fuvarozót itt is megilleti a távolságarányos fuvardíj. A görög tengerhajózási törvény 159.cikke a szerződés megszűnésének a következményét a hajó elveszésének, használhatatlanná válásának és lefoglalásának, ugyszintén bármely hatalom által életbe léptetett hajózási tilalom és blokád esetére mondja ki, biztosítva a fuvarozó részére a távolságarányos fuvardíjat. A 162.§ a megszűnés jogkövetkezményét a HGB szabályozásával pontosan egyezően kiterjeszti a fuvarozató érdekkörében bekövetkezett elháríthatatlan események meghatározott szűk körére, azaz az egyedileg meghatározott és a bár fajlagosan meghatározott, de a fuvarozó által már átvett és ezzel egyediesített áru elpusztulásának az esetére is.

A szovjet tengerhajózási törvény 147.cikke szerint a hajó elsüllyedése, lefoglalása vagy hajózásra alkalmatlanná válása, ugyszintén az egyedileg meghatározott áru vagy a fajta szerint meghatározott, de már a hajóba berakott és a feladó által pótolni nem tudott áru elpusztulása esetén a tengeri fuvarozási szerződés a felek elállása nélkül megszűnik anélkül, hogy a veszteségei megtérítését bármelyik fél követelhetné. A vállalkozás megkezdése után bekövetkező lehetetlenülés esetén a fuvarozót a szovjet törvény szerint is megilleti a távolság-arányos fuvardíj. ^{39/} A lengyel tengerhajózási törvény 154.cikke szerint a felek kölcsönös kötele-

zettségei megszűnnek a hajó elpusztulása vagy lefoglalása és a szerződésben egyedileg meghatározott áru elveszése esetén, a fuvarozó részére azonban a már megtett utszakaszra eső arányos fuvardij jár. A törvény a szerződés megszűnésének az esetére külön kiemeli a fuvarozó által már átvett árura vonatkozó felelős őrzés kötelezettségét.

E szabályozásoktól eltérően és újszerűen közelíti meg a szerződés automatikus megszűnésének kérdését az NDK új tengerhajózási törvénye. A törvény 47.§-a szerint a szerződés hatálya megszűnik /"der Vertrag tritt ausser Kraft"/, ha a fuvarozó számára a teljesítés lehetetlenné válik. /Az általános szabályok tükrében természetesen csak fel nem róható lehetetlenülés esetéről van szó/. A lehetetlenülés különösen akkor következik be, ha a hajó vagy az áru megsemmisül /az egyedi, ill. fajlagos meghatározottság kérdésére a különös szabály nem tér ki, de a fajlagosan meghatározott áru pótlásának kötelezettsége nyilván az általános szabályokból következik/ vagy természeti események, ill. állami intézkedések a fuvarozást megakadályozzák. A már említett 10.§ /2/ bekezdésében foglalt rendelkezéssel /l. 145. old/ összhangban álló szabály, hogy a vonalhajózás körében /tehát a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó, hajóraklevéllel igazolt szerződéseknel/ a hajó megsemmisülése nem jelenti a szerződés lehetetlenné válását, azaz a fuvarozó teljesítési kötelezettsége változatlanul fennáll. A Zeitcharter /"időbérleti"-szerződés/ viszont akkor sem válik lehetetlenné, ha az /egyedileg meghatározott/ áru elpusztul.

A jugoszláv tengerhajózási törvény a szerződés megszűnésének következményét a vis maior teljes körére kiterjeszti. A 22. cikk szerint a szerződés ex nunc hatállyal megszűnik,

ha annak teljesítése vis maior következtében tartósan lehetetlenné válik. A felmerült költségek és a távolságarányos fuvardij megfizetését ez a jogszabály is biztosítja.

A felsorolt kontinentális jogok általános szabályaiból következik, hogy a jövőre szóló hatállyal megszűnő szerződés alapján előre teljesített szolgáltatások, így elsősorban az előre fizetett fuvardij visszajár, az angol jog különleges megoldását tehát egyik szabályozás sem követi. Itt is különleges figyelmet kell szentelni azonban a szabvány-szerződések kikötéseinek, amelyek elsősorban a hajóraklevéllel igazolt tengeri fuvarozási szerződések, de kisebb mértékben a charter partyval igazolt ügyletek körében is széles körben szorítják ki a nemzeti jogok diszpozitív szabályait. A hajóraklevelekben pl. általánosan szereplő kikötés, hogy az előre fizetendő fuvardij semmilyen esetben sem fizetendő a fuvaroztatónak vissza.^{40/} Ez a kikötés a nemzeti jogok többségében csak annyiban érvénytelen, amennyiben a Brüsszeli Egyezmény hatálya alá eső fuvarozási szerződés lehetetlenülését az Egyezményben előírt fuvarozói kötelezettségek megszegése, azaz a fuvarozói felelősség körébe eső ok hiusította meg. Az adhéziós szerződések tehát itt is nagy mértékben kizorítják a nemzeti jogok tételes szabályait és lényegében egy angol jogtételt emelnek általános és nemzetközileg egységes szabállyá. A charter partyval igazolt ügyleteknél a fuvaroztató természetesen igyekszik kihasználni a piac viszonyai által meghatározott alku lehetőségeit, így ez az egyoldalú kikötés a charter partykra vonatkozó "clausel law"-ban lényegesen ritkábban szerepel. A fuvaroztató általában csak a fuvardij egy meghatározott részét vállalja előre megfizetni és egyben a lehetetlenülés esetére történő visszafizetés kikötésére vagy legalább az alkalmazan-

dó /nem angol/ nemzeti jog diszpozitiv szabályainak érintetlenül hagyására törekszik.

3. Elállás a szerződéstől. A szerződés objektív lehetetlenülésének esetére adott elállási jogot az angolszász jog nem ismeri. A feleket elvileg abszolút kötelezettségek terhelik, a teljesítés bármilyen okból történő elmaradásának kockázata tehát a kötelezetté. E merev szabályon enyhít a "frustration", amely azonban nem teremt elállási jogot, hanem a szerződés ipso facto és ex nunc hatályu megszűnését eredményezi, mintegy "megöli a szerződést".^{41/} Ha a "frustration" nem következett be, ill. azt a bíróság nem látja megállapíthatónak, a szerződést nem teljesítő fél szerződésszegést követ el, amely az általános szabályoknak megfelelően a kártérítési kötelezettségen túl akkor teremt elállási jogot, ha lényeges, a szerződés gyökeréig hatoló szerződésszegésről van szó, amelynek megítélése megintcsak a birói mérlegelés körébe tartozik. /Említettük már, hogy a birói ítéletek a "repudiation", tehát az elállás jogosságának a vizsgálata során is gyakran alkalmazzák a "frustration" kifejezést, ez alatt azonban nem az automatikus szerződés-megszűnés következményét, hanem azt értik, hogy az egyik fél szerződésszegése a szerződés gyökeréig hatolt és meghiúsította annak eredeti célját./

A kontinentális jogok többsége az automatikus szerződés-megszűnés esetein kívül és azoktól megkülönböztetve még olyan körülményeket is ismer, amelyek valamelyik fél elállási jogát alapozzák meg anélkül, hogy a másik felet kártérítési kötelezettség terhelné. Lényegében itt is a fél nem róható objektív lehetetlenülés eseteiről van szó és a rendelkezések célja, hogy e lehetetlenülés körülhatárolt eseteiben a kötelezettet terhelő kockázatot a szerződések általános sza-

bályaitól eltérően, kizárólag a tengeri fuvarozási ügyletekre vonatkozó különös szabályok útján osszák meg. Ezek az elállási esetek azonban nem tévesztendő össze a fuvaroztatót megillető törvényes elállási jog IV. fejezetben említett eseteivel, mivel ez utóbbiak gyakorlása szempontjából közömbös, hogy arra a fuvaroztatót milyen ok indította és a jog gyakorlásának egyetlen feltétele, ill. következménye, hogy a fuvaroztatónak, mint láttuk, a fuvardij egészét vagy felét kitevő átalánykártalanítást kell fizetnie. Míg az objektív lehetetlenülés elállásra jogosító, itt említendő eseteiben a mi felfogásunk szerint szerződésszegésről van szó, anélkül, hogy az elálló felet kártérítési kötelezettség terhelné, a törvényes elállási jog gyakorlását mi sem tekinthetjük szerződésszegésnek és ezért nevezzük a jog gyakorlásának ellenében fizetendő térítést kártalanításnak és nem kártérítésnek.

A HGB 629. ill. 634.§-a értelmében bármelyik fél kártérítési kötelezettség nélkül elállhat a szerződéstől, ha a fuvarozást embargo, lefoglalás, kereskedelmi tilalom, az elhajózási vagy rendeltetési kikötő hozzáférhetetlen volta, vagy bármely más erőhatalmi természetű /"Verfügung von hoher Hand"/ intézkedés előreláthatóan hosszú időre gátolja, vagy ha a vállalkozást veszélyeztető háború tör ki. A vállalkozás folyamán történő elállás esetén a fuvarozót rendkívül kazuisztikus szabályokkal körülhatárolt költségek és a távolság-arányos fuvardij illeti meg. Természetesen itt is helytálló az az észrevétel /l.154-155.old./, hogy valójában nem "Rücktritt"-ről, a szerződés keletkezésére visszaható, ex tunc hatályu elállásról van szó, hanem olyan felmondásról /Kündigung/, amely a szerződést a jövőre szóló, ex nunc hatálylallyal szünteti meg, és a már keletkezett igényeket /pl. hajó-

álláspénz/ nem érinti.^{42/} E szabályokon tulmenően a-HGB 637.§-a behozza a "Zweckvereitelung" intézményét is és a jogkövetkezmény pontos megjelölése nélkül feloldja a jogok és kötelezettségek érintetlen fennmaradását mindazokra az esetekre, amikor a természeti vagy egyéb véletlen események a szerződés felismerhető célját megghiúsítják.^{43/} Az irodalom és a bírói gyakorlat egybehangzó álláspontja szerint a "Zweckvereitelung" esetén analógia útján a 629. ill. 634. §-t kell alkalmazni, az a fél tehát, akinek a terhére a cél megghiúsult, a szerződéstől "elállhat", illetve a helyes, a BGB szóhasználatával összhangban álló kifejezéssel élve, felmondhatja a szerződést.^{44/}

A francia jog az objektív lehetetlenülés esetén történő elállás vagy felmondás különös intézményét nem ismeri, erre a szerződés automatikus megszűnésének széleskörű kimondása következtében nyilvánvalóan nincs is szükség.

A skandináv tengerhajózási törvény 135.§-a szerint mindkét fél elállhat a szerződéstől és viseli saját költségeit és veszteségeit, ha a fuvarozás megkezdését vagy folytatását háboru, blokádnak vagy bármilyen más erőszakos cselekmények jelentősen veszélyeztetik. E lényegében törvényes háborus klauzulán túl a fuvarozó a hajó elpusztulása esetén; /128.§/, valamint akkor nem köteles a szerződés teljesítésére, ha a szerződés megkötésekor ésszerűen előre nem látható veszély fenyegeti a hajót /142.§/. A fuvaroztató a hajó rendeltetési kikötőbe érkezésének késedelme esetén kap elállási jogot, feltéve, hogy a szerződés megkötésekor a fuvarozónak tudomása volt vagy kellett legyen arról, hogy a késedelem a vállalkozás célját megghiúsítja. /126.§/ ^{45/} A szerződés teljesítését megghiúsító egyéb körülmények elállási jogot nem adnak, más kérdés az, hogy a fuvarozó csak a szerződés vétkes

megszegése esetén /130.§/ tartozik kártérítési kötelezettséggel, a fuvaroztatót viszont csak a 131.§ /2/ bekezdésében felsorolt meghatározott események /l. 156.old/ mentesítik a felelősség alól.

A szovjet tengerhajózási törvény az elállási lehetőséget háboru, blokád, a hajó lefoglalása és visszatartása, ugyszintén beviteli- vagy kiviteli tilalom életbeléptetése esetére adja meg, az igények érvényesítésének lehetősége nélkül, de biztosítva a fuvarozónak az áruval kapcsolatban felmerült költségei és a távolságarányos fuvardíj megtérítését.^{46/} A lengyel tengerhajózási törvény 153.cikke ezzel lényegében azonos szabályokat tartalmaz. Az NDK tengerhajózási törvénye az elállási joggal kapcsolatban külön szabályokat nem tartalmaz, ezt egyébként a francia törvényhez hasonlóan, feleslegessé is teszi, hogy a szerződés lényegében a felek valamelyikének fel nem róható lehetetlenülés minden esetében megszűnik. A jugoszláv törvény viszont a vis maior következtében történő automatikus szerződésmegszűnésen túl ismeri az elállás lehetőségét is / 22.cikk /2/ és /3/ bek./, a különbség az, hogy a megszűnés az akadályoztatás "permanens" volta esetén áll be, míg a felek akkor állhatnak el a szerződéstől, ha a vis maior jellegű körülmény a vállalkozást jelentékeny vagy bizonytalan időtartamra akadályozza meg, valamint ha a vállalkozást vis maior vagy bármilyen egyéb előreláthatatlan és elháríthatatlan körülmény hosszabb vagy bizonytalan időre veszélyezteti. A részletek ismertetése nélkül is látható, a jugoszláv törvény szabályozása indokolatlanul bonyolult és a gyakorlatban meglehetősen nehezen alkalmazható.

4. "Burkolt konvergencia". A tengeri fuvarozási szerződés teljesítés nélküli megszűnésének tehát három esetét különböz-

tetjük meg. Az első az ügylet automatikus, jogszabály erejéből folyó megszűnése, a második a teljesítés objektív lehetetlenülésére szűkebb vagy tágabb körben meghatározott eseteinek bekövetkezése által megalapozott, kifejezett jognyilatkozattal történő, jövőre szóló hatályu szerződés megszüntetés, a harmadik pedig a fuvaroztatót megillető törvényes elállási jog gyakorlása átalánykártalanítás vagy a bizonyított kár megtérítése ellenében.

Az angolszász jogok, mint láttuk, csak az első esetet ismerik, és ma is a konkrét ügy egyedi mozzanatainak bírói mérlegelésétől teszik függővé a szerződés jövőre szóló hatályu megszűnésének, a "frustration"-nak a megállapítását. A kontinentális burzsoá és szocialista tételes jogi szabályozások közül jónéhány /pl. a HGB, skandináv, szovjet, lengyel/ mind a három megszűnési módozatot ismeri, míg más kontinentális jogok /francia, görög, NDK/ a kifejezett jognyilatkozattal történő és a feleket a szerződéses kötelezettségeik alól mentesítő szerződés-megszüntetés esetét éppen az automatikus szerződésmegszűnés körének széles megvonása következtében nem szabályozzák. A törvényes elállási jog a fuvaroztatót a kontinentális szabályozások legtöbbszörében megilleti, egyes jogok azonban /francia, skandináv/ nem előre meghatározott összegű átalánykártalanítás, hanem a ténylegesen felmerült kár megtérítését írják elő.

A kizárólag a magyar külkereskedelem szempontjából lényegesebb jogrendszerre kitérő áttekintés is mutatja, hogy az egyébként differenciált nemzeti szabályozások sok közös elemet tartalmaznak, amelyek egyuttal utalnak a különböző szerződésmegszűnési módozatok közötti szoros kapcsolatra is. A vállalkozás lehetetlenülését eredményező egyes körülmények,

például az egyik jogban ipso facto a szerződés megszűnését váltják ki, más jogokban viszont ugyanezek a tények elállásra jogosítják azt a felet, amelynek érdekkörében azok bekövetkeztek. A változatos képet is viszonylagos egységbe foglalja tehát a közös funkció, nevezetesen az, hogy a szerződés teljesítés nélküli megszűnésére vonatkozó különböző nemzeti szabályozások ugyanazt a célt, az ügylet objektív lehetetlenüléséből fakadó kockázat megosztásának a célját szolgálják.

Általánosságban megállapítható, hogy a tengeri fuvarozási szerződések területén az ügylet vállalkozási jellege és a tevékenység sajátos adottságai következtében a clausula rebus sic stantibus tétele szélesebb érvényesülési kört kap, mint ami a szerződések általános szabályaiból következne. A francia jog például általában meglehetősen merevséget mutat az időközben fellépő körülmények szerződésalakító hatását illetően, és a Cour de Cassation az alsóbbfoku bíróságok szerződést lazító kezdeményezéseit és kísérleteit sorozatosan utasítja vissza.^{47/} A tengeri fuvarozásra vonatkozó jogszabályok viszont széles körben teszik lehetővé a szerződés automatikus megszűnését, sőt e törvényi szabályozás adta lehetőséget a bírói gyakorlat - éppen az angol jogi befolyás hatására - tovább tágította. Ennek eredménye, hogy a tengeri fuvarozási ügyletekkel kapcsolatos jónéhány francia döntés a felek kötelezettségeik alóli mentesülését azok vélelmezett akaratából vezeti le, azaz lényegében az "implied term" által megalapozott, angol jogi "frustration"-t viszi be a joggyakorlatba.^{48/} A HGB, mint láttuk, a részletesen felsorolt automatikus szerződésmegszűnést és "elállási" jogot megalapozó tényeken túl, tételiesen megfogalmazza a Zweckvereitelung intézményét is, ami megintcsak a szerződési cél objektív meg-

hiusulásának, "frustrációjá"-nak tételét idézi fel, azzal a különbséggel, hogy a bírónak nincs és nem is volt szüksége a felek vélelmezett akaratának fikciójára. A skandináv tengerhajózási törvény viszonylag szűk körben enged teret az automatikus szerződésmegszűnésnek és a felek elállási lehetőségének, a dán legfelsőbb bíróság azonban már 1918-ban leszögezte, hogy adott esetben olyan körülmények is lehetetlené tehetik a vállalkozást és egyben a feleket jogkövetkezmények nélküli elállásra jogosíthatják fel, amelyeket a törvény rendelkezései kifejezetten nem emlitenek.^{49/} Ebből a tételből vezette le az ítélet azt a rendelkezést, amellyel elismerte a Panama csatorna bezárására hivatkozó fuvarozó elállási jogát. /Ez a döntés tökéletes összhangban van az angol bíróságoknak azzal a ma már túlhaladott gyakorlatával, amely szerint valamely nemzetközi csatorna elzárása a szerződést alapvetően változtatja meg és annak meghiusulását eredményezi./^{50/}

Mindezek a példák a "burkolt konvergencia" intenzív érvényesülésére mutatnak. Eörsi szavaival élve: " a különböző jogrendszerek megmaradnak a saját fogalmi és intézményi kereteikben, továbbra is a saját technikájukat alkalmazzák és az eredmény mégis lényegében ugyanaz vagy hasonló. A jogrendszerek konkrét megoldásai közelítenek anélkül, hogy a jogi módszerek, eszközök, technikák közelítenének. Eltérő jogászai fogásoknak azonos eredménye lesz: a nagymértékben eltérő gépezetek valamilyen "csoda" folytán ugyanazt termelik. A gyakorlati eredmények konvergálnak, az odavezető jogi utak nem."^{51/} A jelenség magyarázata kézenfekvő. Az azonos vagy hasonló eredmények elérését a nemzetközi tevékenység gyakorlati egysége kényszeríti ki és ez az adaptációs igény találkozik a kockázatmegosztás azonos funkciójából eredő követelményekkel és következményekkel. Mindez pedig a nemzeti jogok szabályozásai közötti

nem lényegtelen eltérések élét tompítja és a szabványszerző-
dések állandó és hatékony befolyásával párhuzamosan a tevé-
kenység egységes gyakorlatához igazodó, viszonylag egységes
jogi forma megteremtésének az irányába hat.

L Á B J E G Y Z E T E K

a VI. fejezethez

- 1/ A clausula rebus sic stantibus tétele a glosszátorokig nyulik vissza, végig jelen van a középkori jogtudományban, majd erőteljes kifejtést kap Grotiusnál és Pufendorf-nál. Mint pozitív jogszabály, legtisztábban az 1794 évi Allgemeine Preussische Landrecht-ben jelenik meg. V.ö. Zweigert-Kötz: i.m. 2.k. 224.old.
- 2/ V.ö. Eörsi: i.m. 247-250.old.
- 3/ L. a "Restatement of contracts" 454.§-át, amely az "impossibility"-n túl az ugynevezett "impracticability" fogalmát is beépíti, valamint a "frustration"-ra vonatkozó 288.§-t.
- 4/ V.ö. Anson, W.: The principles of the English law of contract, Oxford, 1964, 471-472.old., valamint Ramberg: i.m. 186.old.
- 5/ V.ö. Scrutton 94-95.old.
- 6/ Az alapelvet a hires "The Hoop" döntés fektette le 1799-ben és a bírói ítéletek hosszú sora alkalmazza egészen napjainkig. L. Carver 425-426.old.
- 7/ A külföldi jogok hasonló tilalmát viszont az angol és amerikai bíróságok csak a "baráti" nemzetek esetében ismerik el szerződésmegszüntető tényként. Touteng v. Hubbard /1802/; Jacobs v. Credit Lyonnais /1884/; valamint Restatement of Contracts 592.§. L. Ramberg: i.m. 317-318.old.
- 8/ Geipel v. Smith /1872/ L. Carver 379.old.; Ramberg: i.m. 165.old. Ujabban Trade and Transport Inc. v. Iino Kaiun Kaisha Ltd. /The "Angelia" / /1972/ L. Lloyd's Law Reports, 1972, 2.k. 154-172.old.
- 9/ Howell v. Coupland /1867/, stb. L. Carver 546.old.
- 10/ Blackburn Bobbin Co. v. Allen /1918/; Société Cooperative Suisse v. La Plata /1947/. E vételi ügyekben hozott döntéseket Colinvaux a tengeri fuvarozási szerződésekre is valószínűleg irányadónak tartja. L. Carver u.o.
- 11/ Aaby's Rederi A/S v. Lep Transport Ltd /1948/; ugyanezt a tételt az amerikai joggyakorlatban l. Hellenic Transport

- SS Co. v. Archibald McNeil and Sons Co. /1921/. L. Ramberg: i.m. 382-383.old.
- 12/ Tatem v. Gamboa /1939/. L. Carver: 388.old.
- 13/ Az eltérő szerződési kikötés az u.n. "off-hire" klauzula, amelynek lényege, hogy ha a hajó a hajóbérlő bizonyos, a szerződésben meghatározott objektív okokból nem használhatja, erre az időre fuvardíjat nem kell fizetnie.
- 14/ Utvonalbérleti szerződéssel kapcsolatban született a szerződés meghiusulását kimondó Jackson v. Union Marine Insurance Co. döntés, míg az időbérleti szerződések területén a két "leading case" egyike elutasította a "frustration" megállapítására irányuló keresetet /Tamplin F.A. SS Co. v. Anglo-American Co., 1916/, a másik viszont megállapította az ügylet meghiusulását. /Bank Line v. Capel and Co., 1919/. V.ö. Carver 393-394.old. és Ramberg: i.m. 165-168.old.
- 15/ Carapanayoti and Co. v. E.T.Green, Ltd. /1958/. L. Smith, J. - Thomas, J.: A casebook on Contract, London, 1969, 389.old.
- 16/ Albert D. Gaon and Co. v. Sociétés Interprofessionnelles des Olegineux Fluides Alimentaires /1960/. L. Smith, J. - Thomas, J.: i.m. 439.old.
- 17/ V.ö. Cheshire-Fifoot: i.m. 514-515.old.; Zweigert-Kötz: i.m. 2.k. 238.old.; Carver 402-403.old.
- 18/ "if the front door is stuck, he would hardly be excused for not leaving by the back". L. Ramberg: i.m. 338.old.
- 19/ Sociétés Franco - Tunisienne D'Armement v. Sidermar S.P.A. /The Massalia/, 1960, L. Lloyd's Law Reports 1960, 1.k. 594-615.old.
- 20/ Ocean Tramp Tankers Corp. v. Sovfracht /The "Eugenia", 1963 / L. Lloyd's Law Reports 1963, 2.k. 381-393.old. Lord Denning szavai az indokolásból: "The fact that it /már mint az új helyzet/ has become more onerous or more expensive for one

party than he thought is not sufficient to bring about a frustration. It must be more than merely more onerous or more expensive. It must be positively unjust to hold the parties bound. It is often difficult to draw the line. But it must be done." L. u.o. 390.old. A döntésről l. Carver 389.old.; Cheshire-Fifoot: i.m. 515.old.; Ramberg: i.m. 179. és 346-368.old.; Zweigert-Kötz: i.m. 2.k. 239. old.

- 21/ The Glidden Co. v. Hellenic Lines, Ltd /The Hellenic Sailor, 1960/ L. Ramberg: i.m. 348.old.
- 22/ V.ö. Ramberg: i.m. 199-213.old.; Zweigert-Kötz: i.m. 239-244.old.
- 23/ "Of course it is desirable, if there is no injustice, that the maritime law of this country and of England should agree". The Elisa Lines /1905/. L. Ramberg: i.m. 200. old.
- 24/ Pl. Transatlantic Financing Corp. v. U.S.A. /The "Christos" 1966. L. Ramberg: i.m. 350.old.; American Trading and Production Corp. v. Shell International Marine Ltd. /The Washington Trader/ L. Lloyd's Law Reports 1972, 1.k. 463-468.old.
- 25/ Hellenic Lines v. Maple Leaf Milling /1951/ Ebben az ügyben a kanadai bíróság az olasz hatóság behozatali tilalmát nem látta elegendőnek a meghiusulás megállapításához és a fuvaroztató mentesítéséhez. L. Ramberg: i.m. 383.old. Legujabban született az az angol ítélet, / Kawasaki Steel Corp. v. Sardoil S.P.A. L.: Lloyd's Law Reports, 1977, 2.k. 552-559.old. / amely szerint a fuvaroztató semmi esetre sem hivatkozhat a szerződés meghiusulására az áru beszerzésével kapcsolatos nehézségek esetén, akkor sem, ha ezek a nehézségek az olajtermelés 10%-os csökkentésére vonatkozó /szaudi/ kormányintézkedés követ-

- keztében álltak elő.
- 26/ Braemont SS Co. v. Weir /1910/; Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture /1960/. A "The Penelope" /1928/ ügyben viszont az egész országra kiterjedő bányász-sztrájk alapján a bíróság kimondta az ügylet meg-
hiusulását. L. Carver 391-392.old.
- 27/ Ismét Lord Denning szavait idézzük a "The Eugenia" in-
dokolásából: "It has frequently been said that the
doctrine of frustration only applies when the new
situation is "unforseen" or "unexpected" or "uncontempla-
ted" as if that were an essential feature. But it is
not so." L. Lloyd's Law Report, 1963, 2.k. 389.old.
- 28/ "To see if the doctrine applies, you have first to
construe the contract and see whether the parties
have themselves provided for the situation that has
arisen. If they have provided for it the contract must
govern. There is no frustration." L. u.o. 390.old.
- 29/ L. Carver 388.old.
- 30/ Maritime National Fish v. Ocean Trawlers /1935/;
Constantine Line v. Imperial Smelting Corp. /1942/.
L. Carver 398.old.
- 31/ Chandler v. Webster /1904/ V.ö. Carver 406-407.old.;
Ramberg: i.m. 169-170.old.
- 32/ L.u.o.
- 33/ "Adjustement of rights and liabilities of parties to
frustrated contract". A jogszabály szövegét l. Carver
409-410.old.
- 34/ Henriksens Rederi A/S v. T.H.Z. Rolimpex /The Brede/
L. Lloyd's Law Reports 1972, 2.k. 511.old. Legujabban:
A/S Gunnstein and Co. v. Jensen, Krebs and Nielsen /The
Alfa Nord/ L. Lloyd's Law Reports 1977, 2.k. 434-436.
old.

- 35/ "advance freight is not recoverable", l. Andrews v. Moorhouse /1814/; Bryne v. Schiller /1871/ ; Cohn v. Limerick SS Co. /1918/ stb. L. Carver 968-969.old.
- 36/ V.ö. Schlegelberger-Liesecke: i.m. 383.old.; Prüssmann: 641-645.old.
- 37/ L. az 1966 évi 1078 sz. rendelet 12.pontját a hajóbérleti szerződésekre és a lényegében hasonló rendelkezést tartalmazó 31.pontját a fuvarozási szerződésekre vonatkozóan. A Code de Commerce korábbi - alapjában véve hasonló - szabályaival kapcsolatos joggyakorlatot l. Rodiere: i.m. 156-159.old.
- 38/ L. az 1966 évi 1067.sz.rendelet 16.pontját.
- 39/ A HGB megoldásához közelálló szabályozás szerint tehát a megszűnés a jövőre szóló hatályu. V.ö. Makovszkij: i.m. 191-192.old.
- 40/ Pl.: "prepayable freight, whether actually paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event".
- 41/ "kills the contract", l. Constantine /Joseph/ SS Line v. Imperial Smelting Corp. /1942/ L. Ramberg: i.m. 401.old.
- 42/ V.ö. Wüstendörfer: i.m. 361.old.; Schlegelberger-Liesecke: i.m. 385.old. Prüssmann: i.m. 649-650.old.
- 43/ "čez. erkennbare Zweck des Vertrags durch einen solchen Aufenthalt vereitelt wird"
- 44/ V.ö. Capelle: i.m. 512.old.; Wüstendörfer: i.m. 359.old.; Schlegelberger-Liesecke: i.m. 397.old.; Prüssmann: i.m. 672.old.
- 45/ V.ö. Ramberg: i.m. 94-104.old., 255-283 és 365-379.old.
- 46/ V.ö. Makovszkij: i.m. 190-191.old.
- 47/ Így például az "imprevisión" tételét, amely érdekes módon a Conseil d'Etat gyakorlatában viszont polgárjogot nyert. V.ö. Zweigert-Kötz: i.m. 231-235.old.

- 48/ L. Rodiere: i.m. 158.old.; Ramberg: i.m. 224.old.
- 49/ "A change of circumstances making the contracted voyage impossible or causing considerable difficulties of performance - even in situations not expressly regulated by the provisions of the Maritime Code - entitles the respective parties to cancel the charter party". /The Nordkap, 1918/. L. Ramberg: i.m. 350-352.old.
- 50/ L. The Massalia / VI/2. old. 19.1j./
- 51/ L. Eörsi: i.m. 359.old.