

VII. A TENGERI FUVAROZÁSI SZERZŐDÉSRE IRÁNYADÓ JOG

1. A kollízió esetei
2. Az akarati autonómia
3. A kapcsoló elvek
4. Végül és legelsősorban: a fórum

1. A kollízió esetei. A tengeri fuvarozási szerződés tipikusan és alapvetően nemzetközi kötelemként jelenik meg, /1. 67. és 74-75.old./, amiből következik, hogy a kollízió és az ügyletre irányadó jog meghatározásának követelménye az ügyletek többségénél felmerül. Sőt a külföldi tényállási elemet tartalmazó, tehát a jogösszeütközés elvi lehetőségét megteremtő jogviszonyok köre szélesebb, mint a szerződéstípus szintjén meghatározott nemzetközi kötelemeke, azaz azoké az ügyleteké, amelyekben az árutovábbítási folyamat két földrajzi pontja, tehát az elhajózási és a rendeltetési kikötő két különböző államban van. A gyakorlatban mindazonáltal viszonylag ritka eset, hogy valóságos kollíziós probléma merül fel olyan kötelemekeknél, amelyek tartalmaznak ugyan valamely külföldi tényállási elemet, mint fuvarozási szerződések azonban nem nemzetközi, hanem belföldi jellegűek, azaz a fuvarozási tevékenység egyetlen állam területén bonyolódik le. Természetesen nem zárható ki, hogy valamely belföldi fuvarozási szerződésből eredő jogvita egy formális, de a joghatósági és illetékességi szabályok szempontjából releváns külföldi elem közvetítésével a jogviszonnyal csekély kapcsolatban álló idegen fórum elé kerül, a gyakorlatban azonban ilyen esetek csak elvétve fordulnak elő, és az alkalmazandó jog kérdésének vizsgálata alapvetően az említett területiális ismérveken alapuló nemzetközi fuvarozási szerződések körében merül fel.

A tengeri fuvarozási szerződésekben a legkülönbözőbb külföldi tényállási elemek lehetnek jelen. A feladás és a rendeltetés helyének territoriális ismérvein túl külföldi lehet a hajó nemzetisége, sőt a hajó nemzetisége által felhívott personalstatutum /lobogó joga/, adott esetben eltérhet a tulajdonos personalstatutumától, azaz a fuvarozó székhelyének jogától. Ettől eltérő lehet a szerződéskötés helye, annál is inkább, hogy a tengeri fuvarozási szerződéseknel az ügynökök közreműködése miatt igen gyakori eset, hogy az ügylet nem a feladás, nem a rendeltetés és nem is a fuvarozó székhelyének államában, hanem valamely más államban jön létre. Az egyéb esetleges külföldi tényállási elemek esetenként és másodlagosan játszhatnak csak szerepet, akár a feltehető akarat kutatásával, akár pedig annak mérlegelésével kapcsolatban, hogy az ügylet melyik állam jogával áll a legszorosabb kapcsolatban, önmagukban azonban nem alkalmasak a jogviszony és arra irányadó jog közötti kapcsolat-teremtésre. Ilyen mozzanatok a feladó és az átvevő lex personaeja, a fizetés pénzneme és a szerződés nyelve, amelynek szerepét a szabványszerződések széleskörű alkalmazása a legtöbb ország nemzetközi magánjogában jelentéktelenné tette.

A kapcsoló elvet teremtő tényállási elemek sora a fórummal zárható le, amely általában és különösen a tengeri fuvarozási szerződésekből eredő jogviták körében kiemelkedően fontos szerepet játszik.

Láttuk már / 1.111.old/, hogy a tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozó jogegységesítés csak részlegesnek tekinthető és a jelenleg hatályos Brüsszeli Egyezmény csak a tengeri fuvarozási szerződések egy meghatározott köre tekintetében teremtett részleges és viszonylagos egységet. A kollízió ese-

teinek kivételénél tehát e részleges jogegységesítésből kell kiindulnunk, ami egyben lehetőséget ad a jogegységesítés és a jogösszeütközések e területen jelenleg adott sajátos kapcsolatának az illusztrálására.

Ismeretes, hogy a Brüsszeli Egyezmény 10. cikkének azt a rendelkezését, amely szerint az Egyezmény szabályait azokra a hajóraklevelekre kell alkalmazni, amelyeket a szerződő államok valamelyikében állították ki, az aláíró államok jelentős része módosításokkal és kiegészítésekkel tette a belső joga részévé. Ennek eredménye, hogy az Egyezmény alkalmazási körével kapcsolatban a különböző nemzeti jogok eltérő szabályokat tartalmaznak és alapvetően a fórum alkalmazási körre vonatkozó szabályaitól függ, hogy az Egyezmény az adott jogügyletre alkalmazandó-e vagy sem.^{1/}

E néhány rövid megjegyzés előrebocsátása után a nemzetközi tengeri fuvarozások területén jelenleg a jogösszeütközések alábbi négy fő csoportját különböztetjük meg.

1. A kötelekre a Brüsszeli Egyezmény nem irányadó. Ide tartoznak mindenekelőtt a teljes hajó átengedésére irányuló, charter partyval igazolt szerződések, mivel ezekre vonatkozóan maga az Egyezmény zárja ki kifejezetten az alkalmazását. A jelenlegi szabályozás "okmánycentrikus" voltából következik, ezen túlmenően, hogy az Egyezmény azokra az ügyletekre sem alkalmazandó, amelyeket nem igazol hajóraklevél vagy más forgatható okmány. Nem nyer alkalmazást továbbá az Egyezmény azokra a hajóraklevéllel igazolt szerződésekre sem, amelyeknél a kapcsoló tényezők megteremtésére alkalmas tényállási elemek egyike sem utal az Egyezményben részes valamely állam jogára és a fórum anyagi jogának sem része az Egyezmény.

Ezeknél az ügyleteknél tehát a jogegységesítés a felek jogviszonyát nem érinti, az esetleges kollízió bármilyen kérdésre kiterjedhet, az ügylet teljes egészében valamely nemzeti jog hatálya alatt áll.

2. A második csoportba azok az esetek tartoznak, ahol a kollízió az Egyezmény által nem fedett kérdésben áll fenn. Ha az alkalmazandó jognak vagy a fórum jogának része az Egyezmény, akkor is a fórum kollíziós szabályai döntenek el, hogy a tengeri fuvarozási szerződés létrejöttével, érvényességével, értelmezésével, a teljesítés módjával, a szerződésszegés jogkövetkezményeivel kapcsolatos kérdések melyik állam jogának uralma alatt állnak. A jogösszeütközés tehát ebben a körben szintén a jogegységesítéstől függetlenül áll elő és nincs jelentősége, hogy egyébként alkalmazandó-e az Egyezmény vagy sem és ha igen, milyen tartalommal. Következik ebből, hogy ez a fajta kollízió a következő harmadik és negyedik pontban említett jogösszeütközés-típussal párhuzamosan is jelentkezhet.

3. Az Egyezmény alkalmazása a fórum kollíziós szabályaitól függ. Az idetartozó esetek is alcsoportokba sorolhatók. Az első esetben a szóbajöhető jogok egyike bejegyezte, a másik viszont nem jegyezte be az Egyezményt, elvileg tehát a fórum utaló szabálya dönti el, hogy a jogvitában felmerülő kérdések legalábbis egy része az Egyezmény alapján kerüljön-e elbírálásra, vagy sem. A második csoportba azok az esetek tartoznak, ahol a szóbajöhető egyik állam joga az Egyezményt /illetve az azt bejegyző törvényét/, a fórum előtt eldöntésre váró konkrét esetre alkalmazni rendeli, a másik szóbajöhető állam joga viszont - bár tagja az Egyezménynek - a konkrét esetre nem rendeli azt alkalmazandónak. /Ha pl. az elhajózási

kikötő az Egyesült Államokban, a rendeltetési kikötő pedig az Egyesült Királyságban van, az előbbi joga alkalmazni rendeli, az utóbbi joga viszont nem rendeli alkalmazni az Egyezményt./

Bár az Egyezmény alkalmazása elvileg és alapvetően a fórum kollíziós szabályának függvénye, e csoportnál is külön ki kell emelni a fórum anyagi jogi szabályainak döntő jelentőségét, nevezetesen, hogy a fórum állama tagja-e az Egyezménynek, illetve akár ezért, akár ettől függetlenül rendezik-e a tengeri fuvarozási szerződést kötelező alkalmazást kívánó szabályok. Ha ugyanis a fórum állama Egyezményben részes állam, az esetek többségében azzal kell számolni, hogy a fórum - általában a közrendre hivatkozással - a saját kötelező alkalmazást kívánó szabályait teszi az Egyezményben nem részes állam egyébként alkalmazandó szabályainak helyébe.

4. A kapcsoló tényezők által felhívott valamennyi jogrendszernek része az Egyezmény, de a fórum kollíziós szabálya dönti el, hogy melyik állam bejegyzését kell alkalmazni. Valódi jogösszeütközés természetesen csak abban az egyébként gyakran előforduló esetben állhat fenn, ha a szóbanjehető államok joga különböző tartalommal tette belső joga részévé az Egyezményt. A fórum anyagi jogi - és pedig elsősorban a bejegyzett Egyezmény gyakran közrendi jellegűnek tekintett - szabályainak ebben az esetben is különleges jelentőségük van.

Az elkészült UNCITRAL-egyezménytervezet egyezményi rangra emelkedése ezt a csoportosítást jelentős mértékben módosítani fogja. A célzott univerzalitás kiküszöbölné vagy legalábbis jelentéktelenné zsugorítaná az első csoport harmadik esetét, és a harmadik csoportot. A feltehetően és remélhetően

egyező tartalmu bejegyzések eltüntetik majd a negyedik csoportot, az alkalmazási kör új megfogalmazása, az alkalmazás kritériumainak magához a fuvarozási szerződés ismérveihez és nem az annak bizonyítékaként kiállított okmányhoz történő kapcsolása pedig az első csoport második esetét számolja fel. Megmarad tehát az első csoport első, azaz a teljes hajó átengedésére vonatkozó szerződésekkel kapcsolatos esete, mivel az u.n. charter partykra az új egyezmény sem lesz alkalmazandó és valamivel szűkebb körben, de fennmarad a második csoport is. Az új egyezmény hatálybalépésével tehát a kép lényeges tisztulása következik majd be, de szó sincs arról, hogy a jogegységesítésnek ez az egyébként igen lényeges és pozitív eredménye eltávolítja a kollíziót a tengeri fuvarozás jogából.

2. Az akarati autonómia. A felek jogválasztási szabadságának kérdésében a tengeri fuvarozás különleges adottságai nem követelnek az általánostól lényegesen eltérő megközelítést, az akarati autonómiát a nemzetközi magánjog tudománya döntően a kötelelem általános szintjén és nem az egyes nevesített szerződések, adott esetben a tengeri fuvarozási ügyletek különös szintjén vizsgálja. A tengeri fuvarozási szerződés feleinek jogválasztási szabadsága így a legtöbb ország jogában elvileg azonos bánásmódot élvez a külföldi elemet tartalmazó szerződések feleinek autonómiájával, sőt az angol jogban például az általános elvek jelentős része éppen tengeri fuvarozási jogvitákkal kapcsolatos döntésekkel nyert megfogalmazást, az általános szabályok tehát éppen ennek a sajátos ügyletnek a talaján jöttek létre. Elvi és lényegi különbség tehát az egyes jogügyletek feleinek akarati autonómiája között nincs, vannak azonban a gyakorlati eredményt érintő eltérések, amelyek döntően abból erednek, hogy a tengeri fu-

varozási szerződést lényegesen nagyobb mértékben érinti a kötelező, sőt mint látni fogjuk kényszerítő erejű szabályok hatása, mint az egyéb külföldi elemeket tartalmazó kötelmeket.

A felek jogválasztási szabadsága szempontjából a következő négy kérdésnek van meghatározó jelentősége.

- a./ melyek azok a kötelmek, amelyek tekintetében a jogválasztási szabadságot elismerjük;
- b./ a jogválasztás elismeréséhez szükséges-e, hogy a választott jog a jogviszony objektív tényállási elemeivel valamiféle kapcsolatban álljon;
- c./ megkerülhetők-e jogválasztás útján azok a kogens szabályok, amelyeket a jogválasztás hiányában alkalmazandó jog tartalmaz;
- d./ milyen mértékben avatkozik be a fórum joga a felek által választott jogba.

a./ Az irodalom viszonylag ennek a kérdésnek szentel a legkevesebb figyelmet, mivel általában természetesnek tűnik, hogy a jogösszeütközés és ezzel a jogválasztás lehetősége azoknál a jogviszonyoknál merülhet fel, amelyek tényállása valamely külföldi elemet tartalmaz. Ez a kör azonban jóval tágabb, mint a nemzetközi kötelmeknek az egyes jogügylettípusok szintjén meghatározott és a nemzetközi kodifikációkban az alkalmazási körrel összefüggésben tételezett köre. Nyilvánvaló, hogy a külföldi elem jelenlétének mértéke, az u.n. "Auslandsberührung"^{2/} foka a legkülönbözőbb lehet és e széles körön belül joggal merül fel a kérdés, hogy melyik külföldi tényállási mozzanat éri el azt a küszöböt, melyen túl egy adott jogrendszer megengedi a szabályai kiszorítását, azaz elismeri a

feleknek azt a jogosultságát, hogy az ügyletüket valamely más jogrendszer utalma alá vessék.^{3/}

A szocialista országokban, így nálunk is a probléma gyakorlati élet tompítja, hogy az u.n. külkereskedelmi szerződések kategóriája a belső jogban, mégpedig az államigazgatási jogban^{4/} kifejezetten megjelenik és mint ilyen, egy sor tekintetben eleve eltérő jogi megítélést élvez a belföldi ügyletekre vonatkozó szabályokhoz képest.

A külkereskedelmi szerződéseknek a felek személyéhez, azok belföldi, ill. külföldi voltához fűződő kategóriája azonban nem azonosítható a nemzetközi kötelmek körével. Mindenekelőtt külkereskedelmi szerződésnek csak a külkereskedelmi tevékenység körében kötött ügyletek minősülnek, a nemzetközi kapcsolatok széles köre, így a bank- és biztosítási tevékenység, a belföldi által végzett áru fuvarozás, idegenforgalom, stb. ezen kívül marad és az ebben a körben kötött szerződések természetesen nem minősülnek külkereskedelmi szerződésnek. Ezen túlmenően a nemzetközi kötelmek kritériumai nem azonosíthatók a felek belföldi, ill. külföldi voltával kapcsolatos kritériumokkal, azaz viszonylag szűk körben, de olyan ügyletek is nemzetközi kötelelemnek minősülhetnek, amelyek esetében a szerződő felek személye egyetlen államhoz kapcsolódik és a nemzetközi jelleget valamely más, a jogviszony tartalmával kapcsolatos szempont adja meg. Éppen az utóbbi körbe tartoznak a nemzetközi fuvarozási, ezen belül a tengeri fuvarozási szerződések, ahol, mint láttuk, az ügyletet nemzetközivé territoriális szempontok avatják, nevezetesen az, hogy az árutovábbítás földrajzi kezdő- és végpontja két különböző államban van. Elméletileg az sem zárható ki, hogy belföldiek között olyan szerződések jöjjenek létre, a-

hol valamely más külföldi elem /szerződés-kötési hely, teljesítési hely stb./ veti fel azt a kérdést, hogy az ügylet nemzetközinek minősül-e vagy sem, azaz megilleti-e a feleket az irányadó jog megválasztásának joga.

A felvetett kérdések részletes tárgyalása és megválaszolása a lehetőségeinket ezuttal messze meghaladja, így csak arra tudunk szorítkozni, hogy megítélésünk szerint az a szerződés, amely valamely nemzetközi szintű és általunk bejegyzett szabályozás értelmében nemzetközi kötelelemnek minősül, rendelkezik a külföldi elem jelenlétének azzal a szintjével, amely a kötelmet a mi megközelítésünkben is nemzetközivé avatja és ennek megfelelően a jogválasztás lehetőségét a felek részére biztosítja. Ez a helyzet pl. a tengeri fuvarozás területén, ahol tehát kifejezett ellenkező jogszabályi rendelkezés hiányában a jogválasztásra kiterjedő akarati autonómia a feleket meg kell hogy illesse. A külföldi tényállási elemeket tartalmazó ügyletek valamely tételes nemzetközi jogi szabály által nemzetközi kötelelemnek nem minősített körét illetően viszont a külföldi elem mértékét és hatását a bíróságnak esetről esetre kell vizsgálnia, és a felek jogválasztási szabadságát akkor kell elismernie, ha az összes körülmények figyelembevételével az a meggyőződése alakult ki, hogy a felek ügylete valóságos nemzetközi magánjogi tényálláson alapul. Önmagában például a szerződés-kötési hely vagy a teljesítési hely külföldi volta általában nem vonhatja ki magyar természetes vagy jogi személyek szerződését a magyar jog uralma alól. Ez azt jelenti, hogy a külkereskedelmi szerződések államigazgatási jogi és alapvetően a felek belföldi, ill. külföldi voltához kapcsolt kategóriájának meglehetősen erős kisugárzó hatása van a nemzetközi magánjog területén is és a nemzetközi gazdasági kapcsolatok említett egyéb területein,

de a külföldi elemet tartalmazó tényállások általános körén belül is elsődleges jelentősége van a felek belföldi, ill. külföldi voltának. Másszóval míg a belföldi és a külföldi között létrejött ügylet további vizsgálat nélkül nemzetközi kötelelemnek tekinthető, addig a belföldiek között létrejött szerződés csak külön jogszabály /nemzetközi egyezmény/ vagy az adott ügylet körülményeinek mérlegelése és ennek alapján az ügylet kivételes jellegének birói elismerése alapján minősíthető nemzetközi kötelelemmé.

b./ Az e pontban felvetett kérdés a c./pontban megjelölt problémával együtt a felek jogválasztási szabadságának korlátozott vagy korlátlan voltának kérdéskörébe torkollik. Ennek megfelelően a feleknek azt a lehetőségét, hogy olyan jogot válasszanak irányadó jogként, amely a jogviszony tényállási elemeivel kapcsolatban nem áll, szűkebb értelemben vett korlátlan autonómiának is nevezhetjük, míg a tágabb értelemben vett jogválasztási szabadság körébe az is beletartozik, hogy a jogválasztást kollíziós értelemben fogjuk fel, azaz a felek a jogválasztásukkal az egyébként alkalmazandó jog kogens szabályainak alkalmazását is eliminálják. A két kérdés egyébként szorosan összefügg. Ha ugyanis a második vonatkozásban, a korlátozott autonómia álláspontjára helyezkednénk, azaz az egyébként alkalmazandó jognak kizárólag a diszpozitív szabályait engednénk mellőzni, akkor az első kérdés felvetése értelmét vesztené, hiszen közömbös, hogy a felek a diszpozitív szabályok alkalmazását milyen módszerrel kerülik meg, azaz a szerződésükben pontosan meghatározzák az ügyletre alkalmazandó feltételeket, vagy - brevis causa - egyszerűen megjelölik a diszpozitív szabályok helyett alkalmazandó általuk választott jogot. Ha viszont - és ez az egyetlen ésszerű megközelítés - a felek jogválasztási sza-

badságát az egyébként alkalmazandó jog kogens szabályai megkerülésének a lehetőségére is kiterjesztjük, felmerül a kérdés, hogy megköveteljük-e ehhez a választott jog és az ügylet tényállása objektív kapcsolatát. Az ilyen értelemben vett korlátlan autonómia elismerése a magyar nemzetközi magánjog tudományában ma már egyeduralkodónak tekinthető. A választott jog és a jogviszony tényállási elemei közötti objektív kapcsolat ezek szerint az akarat
ti autonómia gyakorlásának nem feltétele, és a felek szabadon választják meg azt a jogrendszert, amelynek uralma alá kívánják vetni a jogviszonyukat. Az e felfogás mellett érvek ismétlése ez ellen szóló tengeri fuvarozási specifikumok hiányában feleslegesnek tűnik, annál is inkább, hogy ezeket az érveket a legutóbbi évek hazai nemzetközi magánjogi irodalma is bőségesen és meggyőzően kifejtette.^{5/} A tengeri fuvarozás jogában egyébként talán még fokozottabban érvényesülnek azok a nyomós szempontok, amelyek a felek ebben az értelemben vett korlátlan jogválasztási szabadságának az elismerése mellett szólnak. Bizonyos államok alapvetően fuvarozói, más államok alapvetően fuvaroztatói helyzete például kézenfekvővé, sőt gyakran szinte egyetlen lehetséges megoldássá teszi valamely harmadik, a jogviszonnyal kapcsolatban nem álló, semleges jog kikötését. /A nemzetközi fuvarpiacon pl. tipikus találkozásnak tekinthető a magyar vagy csehszlovák árutulajdonos görög vagy norvég fuvarozóval kötött ügylete. E felek évtizedek óta tulnyomórészt az angol jogot kötik ki irányadó jogként, teljesen függetlenül attól, hogy az áll-e bármilyen kapcsolatban az ügylettel vagy sem. /

Részben ennek tulajdonítható talán, hogy a mi szempontunkból legfontosabb jog, az angol nemzetközi magánjog fejlődését

döntően a tengeri fuvarozási ügyekben hozott ítéletek mozdították a korlátlan jogválasztás elismerésének irányába. Bár a vételi ügylettel kapcsolatban, 1939-ben hozott híres "Vita Food"-ügy^{6/} - amely pedig kevés kétértelműséggel szólt a korlátlan jogválasztási szabadság elismerése mellett - után megjelent angol művek egy része továbbra is a korlátozott felfogás mellett foglal állást, azaz tényleges kapcsolatot követel a jogválasztási kikötés érvényessége elismerésének feltételeként,^{7/} más része mindkét álláspont melletti érveket ismerteti és csak homályosan sejteti, hogy talán a korlátlan felfogás a helyesebb,^{8/} megint más része pedig minden állásfoglalást mellőz,^{9/} az 1970-ben a Compagnie Tunisienne de Navigation S.A. v. Compagnie D'Armement Maritime S.A, ügyben a Lordok Háza által hozott döntés a joggyakorlat szempontjából tiszta képet teremtett és - obiter dicta ugyan - de egyértelműen állást foglalt az autonómia korlátlan felfogása mellett.^{10/} Az alábbiakban még érintett nagyjelentőségű döntés tárgya egyébként elsősorban nem a jogválasztási szabadság kérdése volt, hanem arra vonatkozott, hogy a felek választottbirósági kikötése megcáfolhatatlan, tehát más körülmények által nem semlegesíthető vagy csak fontos, de nem döntő utalást jelent-e arra nézve, hogy a felek a fórum jogát kívánták-e kikötni, ill. hogy a szerződés a kikötés következtében a fórum jogával áll-e a legközelebbi és legvalóságosabb kapcsolatban.

A korlátlan jogválasztás elismerése egyébként a különböző országok birói gyakorlatában nem tekinthető általánosnak. A régebbi amerikai birói döntések pl. az alkalmazandó jogra vonatkozó és a szerződésben kifejezett akaratmegegyezést csak az irányadó jog meghatározásával kapcsolatos tényezők egyikének tekintették és csak a Restatement Second szögezte

le - természetesen csak a tudomány ajánlásának erejével - hogy a felek jogválasztását a "substantial relationship" jelenlétén túl akkor is el kell ismerni, ha erre bármilyen egyéb "reasonable basis" szolgál.^{11/} Az NSzK tengerhajózási irodalmának egy része az autonómia korlátozott felfogása mellett tör lándzsát és az újabb birói gyakorlat ismertetésére kitérő Prüssmann is valamilyen "anerkanntswerte Beziehung" jelenlétét követeli meg a választott jog és az adott ügylet között.^{12/} Battifol lokalizációs elmélete nyomán egyértelműen restriktív álláspontra helyezkedik a francia irodalom. Rodiere véleménye szerint az a lokalizáció, amely nem alapul az ügylet és a felek által alkalmazni rendelt jog közötti valóságos kapcsolatra, jogellenes és ennek megfelelően érvénytelen. E Battifol által megalapozott álláspont lényege, hogy a konkrét ügylet lokalizációja szempontjából az alkalmazandó jogra vonatkozó akaratmegegyezés, bár lényeges, de csak egyetlen tényező és ha azt a bíróság által objektív alapon elvégzett lokalizáció egyéb mozzanatai nem támasztják alá, a bíróság a jogválasztást figyelmen kívül kell, hogy hagyja.^{13/}

c./ A választott jog és a jogviszony objektív tényállási elemei közötti kapcsolat megkövetelésével, ill. feleslegesnek ítéelésével összefüggő kérdés, hogy megkerülhető-e jogválasztás útján a jogválasztás hiányában, tehát egyébként alkalmazandó jog kogens szabályai.^{14/}

Az "egyébként alkalmazandó jog" kérdésének felvetése azonban a joggyakorlat tükrében meglehetősen teoretikus jellegűnek tűnik és gyakorlati jelentősége csekély. E jog kogens szabályainak elkerülhetetlenségét valló felfogás ugyanakkor alapvető elméleti hibákban is szenved. Az alkalmazandó jog ugyanis természetesen az a jog kell legyen, amelyet a fő-

rum kolliziós joga ekként megjelöl. Ha a fórum nemzetközi magánjoga megengedi a jogválasztást, akkor az első és minden mást megelőző kapcsoló elv a felek akarata, az alkalmazandó jog pedig az ezáltal felhívott és a fórum által elismert *lex voluntatis*. Jónéhány ország joggyakorlatában pl. a felek kifejezett akaratnyilvánítása hiányában a feltehető, sőt vélelmezett akarat kutatására kerül sor, amelynek során a tényállásban jelenlévő objektív külföldi elemek a felek feltehető akaratának felderítését célzó szubjektív alapu vizsgálat segédeszközeivé, erre az akaratra utaló jelzéseké válnak. Kifejezett, vagy hallgatólagos /és feltételezés vagy vélelmezés útján sem felderíthető/ jogválasztás hiányában kerülhet csak sor a fórum további kolliziós szabályainak az alkalmazására, és az előirt kapcsoló elv felhasználásával a jogviszonyra irányadó jog meghatározására. Világos tehát, hogy a felek akaratának - mégha a feltételezett vagy vélelmezett akarat kutatását mi elutasítjuk is - döntő jelentősége van, és pedig kizárólag azért, mert a kolliziós szabályok szempontjából egyetlen releváns jog, a fórum joga ezt így rendeli. Ha a bíróság a jogválasztás ellenére azt kezdené vizsgálni, hogy "egyébként", azaz jogválasztás hiányában milyen jog lenne alkalmazandó és hogy ennek a jognak a kogens szabályai mit mondanak /mi azok funkciója, stb./, akkor saját kolliziós jogát sértené meg. Téves azonban ez a felfogás azért is, mert valamiféle statutista gyökerű univerzális kolliziós jogot képzel el, feltételezve, hogy a tényállások és az alkalmazandó jog között valaminő állandó, abszolút értékű, "a priori" kapcsolat van. Ilyen kapcsolat pedig nincs, az alkalmazandó jog kijelölése a fórumok egymástól eltérő kolliziós jogától, sőt gyakran a bírák szubjektív mérlegelésétől függ. Ha pedig az egyébként alkalmazandó jog megtalálása a fórumtól függ, akkor az egyik

fél a fórum megválasztásával adott esetben egyoldalúan tudja befolyásolni a jogviszonyra irányadó szabályokat, az egyik fél diszkréciója tehát előnyben részesül a két fél között, az ügylet feltételei egészébe illeszkedő és azzal nyilván szoros összefüggésben lévő közös megállapodásával szemben. A gyakorlat egyébként azt mutatja, hogy a kollízióval szembekerülő, a nemzetközi magánjog tudománya által kidolgozott számtalan különböző elmélettel viszolygó és egyébként is tulterhelt fórum ritkán kezdi el vizsgálni, hogy vajon mi lenne az egyébként alkalmazandó jog, miután az irányadó jogot a felek kifejezett vagy hallgatólagos akaratnyilvánítás alapján már megtalálta. Ezt követően a fórumnak - és ez már gyakorlati szempontból sokkal lényegesebb kérdés - elsősorban azzal van gondja, hogy milyen mértékben engedje kiszorítani a saját anyagi jogszabályait.

d./ Amilyen könnyen megállapítható, hogy az alkalmazandó joggal szembeni egyetlen korlát a fórum közrendje, olyan nehéz pontosan körülhatárolni azt a konkrét területet, amelyen a bíró a közrendre hivatkozással az alkalmazandó jogba beavatkozik és annak szabályait eliminálja. /A "fraude a la loi" esetét nem is említjük, mivel a jogügylet és a választott jog közötti objektív kapcsolat követelményének elejtése a csalárd kapcsolást a szerződések területén feleslegessé teszi./ A kérdés azért nehéz, mert bármilyen intenzíven is törekszik a tudomány ezt a korlátot a szó szoros és valódi értelmében vett közrendre szorítani, /adott esetben ide sorolva az imperatív, tehát végsősoron közrendi jellegű normákat is/, a fórum jogának, e jog mélyen gyökerező tradíciójának és a bíró egész jogi gondolkodásmódjának belső energiája messze erősebb, mint a nemzetközi magánjog különböző elméleti alapvetésű és az idegen jognak helyet biztosítani kívánó

tételei. Ehrenzweignek van igazsága, amikor a "Heimwärtsstreben"-
nel a "trend to stay at home" tételét állítja szembe,^{15/}
hiszen a bírói fórumok eleve a belföldi jogalkotók céljainak
megvalósítására, a belföldi, saját nemzeti jog alkalmazásának
céljára jöttek létre és ehhez képest másodlagos az a nemzet-
közi együttműködés diktálta érdek, amely az idegen jogok bi-
zonyos mértékű elismerését és alkalmazását alapozza meg.^{16/}
A korlátlan akarati autonómiával szembeni hangok is éppen
ebben a körben, tehát a fórum kötelező szabályainak a fel-
tétlen alkalmazásával kapcsolatban kapnak új nyomatókat a
fogyasztóvédelem és általában a szerződési szabadság "ön-
felfalása" által kiváltott fokozódó bírói beavatkozás meg-
jelenésével. Alig jutott tehát - kizárólagosnak ugyan nem
tekinthető - uralomra a nemzetközi magánjog elméletében és
gyakorlatában a korlátlan akarati autonómia tétele, a jog-
fejlődés új jelenségei következtében e tételt új oldalról
érik támadások. Mivel a jogválasztási szabadság elismerése
végsősoron nem más, mint a szerződési szabadság általános
elvének származéka és sajátos alkalmazása, az említett bi-
rói beavatkozás a jogválasztó kikötéseket sem hagyja érintet-
lenül, a szerződési szabadsággal való széleskörű visszaélés,
a szabványszerződések és ezen belül az adhéziós szerződések
elterjedése és egyes területeken szinte kizárólagossá válása
által működésbe léptetett mechanizmusok / 1. 104-108. old. / a
nemzetközi magánjog területét is elérik. Lando például azt ja-
vasolja, hogy az akarati autonómia elismerése szempontjából
differenciálni kell a különböző szerződések között és a jog-
választási szabadságot meg kell vonni a munkaszerződésektől,
az u.n. fogyasztói szerződésektől és mindazoktól a nem-keres-
kedelmi ügyletektől, amelyeket a felek gazdasági erejének a-
lappvető egyenlőtlensége jellemez.^{17/} Míg e javaslatok a nem-
zetközi kereskedelem területét lényegében nem érintik, Schmeding

már a jogválasztás elismerésével szembeni javaslatait nem korlátozza a Lando által megjelölt körre. Álláspontjának lényege, hogy a felek az alkalmazandó jog megjelölésével csak az azonos célkitűzést szolgáló, funkcionálisan egyenértékű, tehát egymással kicserélhető szabályok alkalmazását érhetik el, ha tehát a választott jog szabályai a kiküszöbölni kívánt jog /és itt természetesen az "egyébként" alkalmazandó jog is szóba jöhet / normáival funkcionálisan nem egyenértékűek, a bírónak a jogválasztást figyelmen kívül kell hagynia.^{18/}

A tengeri fuvarozás joga területén viszonylag egyszerű a helyzet. Itt ugyanis általános az az elv, hogy a fórum a saját joga kogens szabályait a jogválasztástól és a választott jog szabályainak tartalmától függetlenül, minden körülmények között alkalmazza, azaz e szabályokat, ha úgy tetszik, közrendi jellegűnek tekinti. Ez elsősorban a Brüsszeli Egyezmény által fedett körre vonatkozik. Ha ugyanis a fórum jogának a Brüsszeli Egyezmény része /akár az Egyezmény aláírása és bejegyzése, akár azzal tartalmilag nagyjában-egészben egyező törvény elfogadása útján / és ez a szabályozás ugyancsak a fórum szabályai szerint az adott ügyletre alkalmazandó, akkor a bíróság a felek által választott jogot - ebben a körben - figyelmen kívül hagyja és az Egyezmény, ill. az említett belföldi jogszabály rendelkezéseit alkalmazza. Elsősorban tehát a felek által választott jognak azokat a rendelkezéseit mellőzi, amelyek a tengeri fuvarozó felelősségét az említett kötelező alkalmazást kívánó szabályoknál enyhébben rendezik, és amelyek alkalmazása útján a fuvarozó - ellentétben az említett szabályok intenciójával - egészben vagy részben mentesülne a felelősség alól.

Az angolszász jogok ebben a kérdésben egységesek és a hozott döntések egyértelműek. Ha a bíróság azt állapítja meg, hogy az adott fuvarozási szerződésre a Brüsszeli Egyezményt bejegyző törvénye alkalmazandó, akkor a kötelező alkalmazást kívánó szabályokat attól függetlenül alkalmazza, hogy a felek választottak-e valamely más jogot, ill. hogy ez a választott jog bejegyezte és milyen tartalommal a Brüsszeli Egyezményt.^{19/} Az ausztrál jog pl. ezt a tételt magában az Egyezményt bejegyző törvényben mondja ki, sőt nemcsak az Egyezményvel ellentétes rendelkezéseket, hanem az ezek alkalmazását célzó joghatósági kikötéseket is érvénytelennek minősíti.^{20/} Az NSzK bíróságának töretlen gyakorlata szerint, ha a választott jog szabályai a HGB 662.§-ban foglalt kötelező szabályba ütköznek /e rendelkezés szerint a fuvarozó kötelezettségeire és felelősségére vonatkozó szabályoktól a felek megállapodásukkal a fuvarozó javára nem térhetnek el/, a bíróság ezt figyelmen kívül hagyja és a fórum jogának, tehát a HGB-nak az említett szabályait alkalmazza.^{21/} A szovjet tengerhajózási törvény 15.cikkének értelmében a felek a szerződésükben megállapodhatnak a szerződésre irányadó jogban és a bíróság e választott jog szabályait mindazokban az esetekben alkalmazni fogja, amikor maga a törvénykönyv megengedi a szabályaitól történő eltérést, tehát lényegében olyan esetekben, amelyekre nézve a szovjet törvény diszpozitív szabályokat tartalmaz. /A fuvarozó kötelezettségeire és felelősségére vonatkozó szabályok nem diszpozitív hatályúak/. Ezen túlmenően állapítja meg az említett 15.cikk /2/ bekezdése, hogy a külföldi jog alkalmazását akkor is meg kell tagadni, ha az a szovjet rendszer alapvető elveivel ellentétes lenne, ami viszont arra utal, hogy a törvény kogens szabályainak feltétlen alkalmazási kötelezettsége a közrenden túl, amellelt áll fenn.^{22/}

A fenti helyzet a hathatós jogi oltalmat ígérő fuvaroztatói érdekekre tekintettel feltétlenül helyeselhető: Amíg ugyanis a nemzetközi kereskedelem más ügyletei, így elsősorban a nemzetközi vétel esetében megalapozottan lehet érvelni azzal, hogy az alkalmazandó jog és ezzel a felelősségi rendszer megválasztása lényegében a kockázatviselésen keresztül realizálódó gazdasági kérdés és mint ilyen a piacon találkozó, általában egyenlő gazdasági erejű felek alkujának eredménye, a fuvarozás esetében a gazdasági adottságok merőben mások. A fuvarszköz tulajdonából fakadó fokozott gazdasági erő és a fuvarozási szerződések széles körének közszolgáltatási jellege az egyenlő erők találkozásának tételét e területen illuzórikussá teszi /1.º-81.old./ és a fuvaroztatói érdekek védelme ezért a piac eszközeivel nem oldható meg.

3. A kapcsoló elvek. A fentiekből már kitűnt, hogy a tengeri fuvarozási szerződés esetében is az elsődleges kapcsoló lev a felek választása, a lex voluntatis. Kifejezett vagy hallgatólagos akaratnyilvánítás hiányában - elsősorban az angolszász jogrendszerekben - a bíróságok a felek feltételezett, ill. vélelmezett akaratát kutatják. Harmadik lépcsőként következik az objektív alapú vizsgálat, azaz annak a jelenlévő külföldi elemnek a megragadása, amely a kollíziós szabályok szerint az alkalmazandó jogrendszerrel valóságos kapcsolatot teremt.

A három lépcső logikai és elméleti elhatárolása egyszerű. Ennek ellenére az angol joggyakorlat a második és a harmadik lépcső közt nem tesz éles különbséget és egyes bírói döntések megokolásának alapos vizsgálata sem derít sokszor fényt arra, hogy a bírák voltaképpen feltételezett akaratot, vagy objektive fennálló legközelebbi kapcsolatot kutattak-e. Colinvaux

például a harmadik lépcsőre ki sem tér és elemzése során a tényállásban jelenlévő objektív elemeket nem tekinti másnak, mint a felek feltehető akaratára vonatkozó prima facie jelzéseknek.^{23/} Ezek szerint a kapcsoló elv voltaképpen mindig és kizárólag a felek akarata, más kérdés az, hogy a bíróság kifejezett vagy hallgatólagos akaratnyilvánítás hiányában vélelemből, sőt fikcióból indul ki, és azt kutatja, - az objektív tényállási elemek alapján - hogy a felek milyen jog alkalmazásában állapodtak volna meg, ha erre a kérdésre a szerződés megkötése során gondoltak volna.

Bár a nemzetközi magánjogi tárgyú angol tudományos művek általában megkülönböztetik egymástól a szubjektív és az objektív vizsgálatot /tehát a második és a harmadik lépcsőt/^{24/}, a bírói döntések indokolásai a két lépcső közé nem vonnak egyértelmű választóvonalat.^{25/}

A szubjektív alapú vizsgálat a mi jogfelfogásunktól alapvetően idegen, hiszen maga a kiindulópont fikción alapul. A gyakorlatban azonban - az eredményt illetően - sokszor nem jelent döntő különbséget, hogy a bíró az objektív tényállási elemeket a felek vélelmezett tudati állapotára vonatkozó jelzéseként fogja-e fel, vagy pedig azokat objektív alapon mérlegeli és hozza kapcsolatba az alkalmazandó joggal. E gyakorlati egybeesésnek tulajdonítható, hogy a bírák az eredményében azonos álláspontjukat ugyanazon döntése esetén is gyakran különbözőként indokolják, az egyik a felek feltehető akaratára hivatkozik, a másik pedig arra, hogy a szerződés a megjelölt joggal áll a legközelebbi és legvalóságosabb kapcsolatban.^{26/}

Kifejezett, hallgatólagos, vagy félelmezett lex voluntatis hiányában az angol joggyakorlat egyetlen tényállási

elemet sem tekint önmagában meghatározó jelentőségű kapcsoló tényezőnek, hanem - mint említettük - azt kutatja, hogy a szerződés melyik állam jogával áll a legszorosabb és legvalóságosabb kapcsolatban. /"closest and most real connection"/^{27/} Az ítéletek ismételten aláhúzzák, hogy nincs olyan kapcsoló tényező, amelynek kizárólagos vagy akár döntő jelentőséget lehetne tulajdonítani és csak a különböző elemek összességének vizsgálata, az egyes tényezők súlyának mérlegelése és összevetése mozdíthatja a mérleg nyelvét a jogviszonnyal legszorosabb kapcsolatban álló jogrendszer irányába.^{28/} Hasonló a helyzet a Second Restatement-ben tételzett - Ehrenzweig által "non-rule"-nak ítélt-"most significant relationship" elvét követő amerikai joggyakorlatban is.^{29/} A tényállásban jelenlévő, a birói mérlegelés tárgyául szolgáló körülmények a legkülönbözőbbek lehetnek. A szerződés feleinek a lex domicilii-ja, a lobogó joga, a fuvarozó székhelyének a joga /amely nem feltétlenül azonos a lobogó jogával/, a szerződéskötés helyének a joga, a rendeltetési kikötő /tehát a teljesítési hely/ joga juthatnak elsősorban jelentősebb szerephez, de hangsúlyozni kell, hogy az említett kapcsoló tényezők egyikét sem tekinti az angol joggyakorlat döntő, önmagában meghatározó jelentőségűnek.

A fenti tételt elsősorban a lobogó jogának a tengeri fuvarozási szerződésre alkalmazandó jog meghatározásában betöltött döntő szerepére vonatkozó félreértések eloszlatása céljából kell hangsúlyozni. Az újabb birói döntések legtöbbször leszögezi, hogy a lobogó joga sok tényező közül csak az egyetlen utalás és ennek az utalásnak az erejét más ellenkező értelmű utalások minden további nélkül leronthatják. Kahn-Freund ugyan a tengeri fuvarozási szerződésre felállított szabályban /Rule 137./ külön megemlíti a lobogó jogát,

amely azonban csak akkor válhat a szerződés jogává, ha "semmi sem utal arra, hogy a szerződés valamely más jogrendszerhez szorosabban kapcsolódik."^{30,31/}

Az NSzK-beli joggyakorlat kifejezett vagy hallgatólagos akaratnyilvánítás hiányában kutatja ugyan a felek feltehető akaratát, de a Bundesgerichtshof több ítéletében leszögezte, hogy a feltételezett akarat kutatásánál a felek kölcsönös érdekeit objektív alapon kell ésszerűen mérlegelni.^{32/}

Jogválasztás hiányában az NSzK bíróságai, követve a régi német joggyakorlatot, a tengeri fuvarozási szerződésekre a teljesítési hely, tehát a rendeltetési kikötő államának jogát tartják alkalmazandónak. A Savigny által megteremtett elméleti háttéren tulmenően az elv kialakulásában elsősorban azok a gyakorlati jellegű megfontolások és érdekek játszottak szerepet, amelyek a német fuvaroztatók által megkötött tengeri fuvarozási szerződések német jog uralma alá vetéséhez fűződtek. A német fuvaroztatók ugyanis a kezdetben tulajdonképpen külföldi hajósok ellen a rendeltetési kikötő német fóruma előtt indítottak pert, a fórum pedig természetesen saját jogának alkalmazásában látta a fuvaroztatói érdekek védelmének legmegfelelőbb biztosítékát.^{33/}

Az alkalmazandó jogra vonatkozó akaratnyilvánítás hiányában a francia joggyakorlat a feltehető akarat kutatásával kapcsolatban meglehetősen óvatos és ehelyett általában az objektív kapcsoló tényezőket igyekszik alkalmazni.^{34/} A kapcsoló elvek sorában az 1966 évi szabályozás előtt a szerződéskötés helye játszott kiemelkedő szerepet, a joggyakorlat azonban - változó körben - teret engedett a lobogó jogának és

esetenként a rendeltetési kikötő jogának is.^{35/} Az 1966 évi törvény 3.cikke viszont kimondta, hogy a hajóbérleti szerződésre a lobogó joga alkalmazandó, feltéve, hogy a felek nem kötötték ki valamely más jog alkalmazását. A tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozóan a jogszabály kollíziós szabályt nem tartalmaz, így az általános jogtétel az irányadó, azaz továbbra is a szerződéskötés helye az alapvető kapcsoló tényező.

A szovjet jog, mint ismeretes, a felek részére a jogválasztás tekintetében korlátlan akarati autonómiát biztosít. Jogválasztás hiányában a szerződésekre, így a tengeri fuvarozási szerződésekre is irányadó jog a szerződéskötés helyének a joga.^{36/} A kollíziós szabályban szereplő jogi fogalmat a szovjet fórum a szovjet joggal összhangban fogja minősíteni, tehát azt a helyet tekinti a szerződéskötés helyének, ahol az ajánlattevő az elfogadó nyilatkozatot megkapta.^{37/}

A lengyel nemzetközi magánjogi törvény, mint ismeretes, a korlátozott jogválasztás talaján áll, azaz objektív kapcsolatot követel meg a választott jog és az ügylet tényállása között. /25.§ /1/ bek./. Érvényes jogválasztás hiányában a törvény a jellemző szolgáltatás elvének származékaként kizárólagos kapcsoló tényezőnek a fuvarozási szolgáltatást nyújtó fél székhelyét tekinti, alkalmazandó jogként tehát a fuvarozó székhelyének jogát írja elő. Az NDK új nemzetközi magánjogi törvénye jogválasztás hiányában - amellyel kapcsolatban a felek autonómiája korlátlan - ugyancsak a fuvarozó székhelyének a jogát jelöli meg az alkalmazandó jogként. /12.§ /1/ bek.f./

A fuvarozó székhelyének jogát rendeli jogválasztás hiányában alkalmazni a magyar nemzetközi magánjogi törvénytervezet is. Ez a megoldás kevés figyelmet szentel sajátos adottságainknak, nevezetesen annak, hogy a tengeri fuvarozási szerződések túlnyomó többségében fuvaroztatóként és nem fuvarozóként jelenünk meg. A fuvarozó székhelye jogának alkalmazandó jogkénti kijelölése így azt jelentené, hogy a tengeri fuvarozás körében az esetek túlnyomó részében eleve lemondanánk saját jogunk alkalmazásáról és az ügyletet átengednénk a velünk szerződő fél jogának, adott esetben olyan idegen jognak, amely semmilyen oltalomban sem részesíti az erre rászoruló fuvaroztatói érdekeket. Véleményünk szerint a tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozó kollíziós szabály megalkotásánál nemcsak a nemzetközi magánjog tudománya által kidolgozott tételekre, hanem saját gazdasági érdekeinkre is figyelemmel kell lennünk és ezért nem tekinthető helyesnek egy olyan kapcsoló tényező kizárólagos elismerése, amely a magyar árufuvaroztatói érdekeket eleve figyelmen kívül hagyja. Ha például ezen a sajátos területen a szovjet jog megoldásait követnénk, a tengeri fuvarozási szerződéseink igen széles körét a magyar jog uralma alá tudnánk helyezni és ezzel - természetesen a későbbiekben még érintett belföldi jogi szabályozás megteremtésével együtt - hathatós védelemben tudnánk részesíteni gazdasági érdekeinket.

4. Végül és legelsősorban: a fórum. A kapcsoló tényezők áttekintése után ismételten alá kell huzni azt a kiemelkedő szerepet, amelyet a fórum betölt. Bármennyire is igyekszik a nemzetközi magánjog tudománya a fórum jogának immansz expanzióját korlátozni, a gyakorlatnak elsősorban a valóságos helyzettel kell szembenéznie, amelynek lényege, hogy

a fórum a külföldi tényállási elemet tartalmazó jogviszonyokból eredő jogviták kiementelésében döntő és meghatározó szerepet játszik. Így van ez általában és így van ez különösen - elsősorban a feltétlen érvényesülést kívánó szabályok fokozott szerepe miatt - a tengeri fuvarozás területén.

A nemzetközi magánjog nemzeti jellegéből fakad mindenekelőtt, hogy a fórum természetesen a saját kollíziós szabályait alkalmazza és így legelső lépésben már az alkalmazandó anyagi jog kijelölésén és annak köre meghatározásán keresztül döntő befolyást gyakorol a jogvita eredményére. A fórum nemzetközi magánjoga fogja mindenekelőtt eldönteni, hogy a feleknek a jogválasztás kérdésében gyakorolt akarati autonómiája teljes elismerést kap-e vagy sem. Lex voluntatis hiányában a fórum kollíziós szabályai emelnek, mint láttuk jogrendszerenként változó tényállási mozzanatokat kizárólagos, vagy fontos, de önmagukban az alkalmazandó anyagi jog kijelölésére alkalmatlan kapcsoló tényezőkké és ugyancsak a fórum kollíziós szabályai döntenek el, hogy a jogvita egyetlen jog uralma alatt áll-e vagy ugyanannak a jogviszonynak különböző vonatkozásai különböző anyagi jogok alapján nyernek eldöntést.^{38/}

A fórum meghatározó jelentősége azonban az alkalmazandó anyagi jog kijelölésével távolról sem szűnik meg, éppen ellenkezőleg, döntő szerepet kap e körön túl, és pedig az anyagijogszabályok területén is. A fórum anyagi joga ugyanis klaszszikus és modern, nyílt és burkolt eszközök egész tárának felhasználásával tör magának utat. A közrend és ezzel kapcsolatban a feltétlen érvényesülést kívánó szabályok szerepét már érintettük és mint láttuk, a tengeri fuvarozási szerződés esetében a fórum a saját anyagi jogának kötelező érvénye-

sülést kívánó szabályait a jogrendszerek tulnyomó többségében imperativvá, ha úgy tetszik, közrendi jellegűvé emeli és azokat az alkalmazandó jogtól függetlenül alkalmazza. Szerephez jut természetesen a fórum joga alapján elvégzett minősítés és a visszautalás könyvtárnyi irodalomban tárgyalt eszköze is. A fórum anyagi joga alkalmazásának szélesítését azonban e viszonylag nyílt eszközökön túl egy sor burkolt megoldás is szolgálja. Széleskörű lehetőségeket nyújt például az értelmezés, amelynek ugyan elvileg a lex causae alapján kellene történnie, gyakorlatilag azonban a bíró egy sor jogi fogalmat csak saját jogrendszere alapvető kategóriáival és saját jogi gondolkodásának adottságaival összhangban tud értelmezni. Ide tartoznak elsősorban az Ehrenzweig által "moral data"-nak nevezett olyan fogalmak^{39/}, mint a jóhiszeműség, a kellő gondosság, a felrőhatóság, az ésszerűség, a méltányosság, stb. /Jogvitáink kimenetele pedig a gyakorlatban nagyon sokszor éppen ezeknek a fogalmaknak a mikénti értelmezésétől függ./ A nemzetközi kereskedelem joga és ezen belül a tengeri fuvarozás területén pedig további lehetőség a fórum számára az egységes nemzetközi kereskedelmi jog vagy szokás feltételezése, a "general maritime law" fikciója, amelynek alkalmazásával a fórum az egyébként alkalmazandó külföldi jogtételt szorítja ki és az egység elemeit kétségkívül felmutató kereskedelmi gyakorlatra hivatkozva az egységes nemzetközi szokás köntösébe bujtatott saját jogtételét alkalmazza. /Ehrenzweig szerint egyébként a tengeri kereskedelmi jog az az egyetlen terület, amelyet a nemzetközi magánjog hagyományos és új betegségei még nem támadtak meg, ahol sem az egyoldalú, önkényesen kiragadott kapcsoló tényezők uralma, sem pedig a "most significant relationship" "non-rule"-ja nem érvényesül, amely tehát mindeddig - szerencsére - megmenekült mind a "fundamentalista", mind a "nihilista" doktrína hatása alól. Szerinte az amerikai bíróságok

a "maritime case"-ekben minden esetben a fórum jogát alkalmazták, amelyet ő - összhangban az általános elméletével - helyesnek és az említett betegségektől továbbra is megóvandó, örvendetes gyakorlatnak ítél.^{40/ /}

A fentiekhez járul, hogy a nemzetközi kereskedelemmel és a tengeri fuvarozással kapcsolatos jogügyletek tényállása általában meglehetősen bonyolult és legtöbbször a bizonyítási nehézségek egész sorát veti fel, a bizonyítással kapcsolatos eljárási szabályok terén pedig a fórum joga egyeduralmat élvez. A fórum szerepe azonban a jogerős ítélettel sem ér véget, mivel a végrehajtás lehetősége a fórum államának és annak az államnak a kapcsolatától függ, ahol az ítéletet végre kívánjuk hajtatni; világos tehát, hogy a felek számára ebben a megközelítésben sem lehet közömbös, hogy a jogvitájuk melyik állam bírósága elé kerül.

A fórumnak ez a röviden vázolt kiemelkedő szerepe teszi érthetővé a fórum megválasztásának különleges fontosságát.^{41/ /} Nem véletlen, hogy a meghatározott áru fuvarozására irányuló adhéziós szerződések ugyszólván kivétel nélkül a fuvarozó székhelyének a bíróságát ruházzák fel kizárólagos joghatósággal /l. 116.old./, ami természetesen a fuvaroztatók számára hátrányos helyzetet teremt. Az UNCITRAL-egyezménytervezetnek a joghatóságra vonatkozó 21. és a választottbíráskodás lehetőségét szabályozó 22.cikke /l. 122-123.old./ a kérdést a fuvaroztatók érdekvédelme szempontjából kétségkívül hatékonyan, kötelezően alkalmazandó szabályokkal rendezi, a tervezet egyezményi ragra emelkedése tehát - feltéve, hogy ezek a rendelkezések érintetlenül maradnak - a jelenlegi hátrányos helyzetet kedvezően változtatja majd meg.

L Á B J E G Y Z E T E K

a VII. fejezethez

- 1/ Az Egyezményt bejegyző brit törvény arra az esetre rendeli a szabályait alkalmazni, ha az elhajózás Egyesült Királyság-beli kikötőből történt; az Egyesült Államok hasonló törvénye mind az induló, mind pedig az érkező küldeményekre /" to or from ports of the United States"/ alkalmazandó. A HGB-nek az Egyezménnyel lényegében azonos szabályai akkor nyernek alkalmazást, ha a fórum az NSzK jogát itéli alkalmazandónak, a kötelező hatályt azonban még 1939-ben feloldották mindazokra az esetekre, ahol a hajóraklevelet nem az Egyezményben részes államban állították ki és a rendeltetési kikötő nem volt német területen; a szovjet tengerhajózási törvénynek az Egyezmény szabályain alapuló rendelkezéseit a "külföldi viszonylatban végzett fuvarozásokra" kell alkalmazni, feltéve, hogy a szovjet jog az irányadó jog.
- 2/ V.ö. Dietrich, H.: Internationale Schiedsvereinbarungen vor amerikanischen Gerichten, Rabels Z. 1976. 1.8.old.
- 3/ A kérdésnek akkor van különös jelentősége, ha az akarati autonómiát egyrészt korlátatlannak tekintjük, másrészt kollíziós értelemben fogjuk fel, azaz nem adunk helyet az egyébként alkalmazandó jog /kogens/ szabályainak. Az említett küszöb átlépése ugyanis ennek az általunk is vallott felfogásnak /l. 216-221.old./ a követése esetén a feleknek rendkívül széleskörű autonómiát ad, amely őket csak a valóságosan nemzetközi /"truly international" v.ö. a Scherk v. Alberto-Culver Co. ítélet indokolásával, l. Dietrich, H.: i.m. 25.old./ ügyletek körében illetheti meg.
- 4/ V.ö. Juhász, E.: A külkereskedelemről szóló 1974 évi III. törvényről és a végrehajtásáról rendelkező jogszabályokról, Külgazdaság, 1975/5. 328-329.old.
- 5/ Világhy még a korlátozott autonómia elvét tekinti uralko-

- dónak, de előre jelzi az álláspont lazulását. /Világhy Miklós: Bevezetés a nemzetközi magánjogba, Budapest, 1966 115.old. / Különösen meggyőzően érvel a korlátlan felhasználás mellett Mádl / 1. Mádl Ferenc: Külkereskedelmi monopólium, nemzetközi magánjog, Budapest, 1966, 163-170.old. /és Hontvári /1. Hontvári Mátyás: A nemzetközi adásvételre irányadó jog, Magyar Jog, 1973, jan. /.
- 6/ "It is difficult to see what qualifications are possible /mármint a korlátlan jogválasztással szemben/ provided the intention expressed is bona fide and legal and provided there is no reason for avoiding the choice on the ground of public policy" Vita Food Products v. Unus Shipping Co. /1939/ Lloyd's Law Reports, 1939, 1.k. 21. old.
- 7/ Elsősorban Morris J.H.: Dicey and Morris on the conflict of laws, London, 1967 , 698-699.old. /Kahn Freund /
- 8/ Cheshire's Private International Law, London, 1965, 193-200.old.
- 9/ Carver 496-505.old.
- 10/ Lord Diplock szavai szerint. "the English Courts will give effect to their choice unless it would be contrary to public policy to do so." L. Lloyd's Law Reports, 1970, 2.k. 116.old.
- 11/ V.ö. Vischer, F.: Das neue Restatement "Conflict of Laws", Rabels Z., 1974, 1. 142-143.old.
- 12/ L. Prüssmann: i.m. 117. és 345.old. Az AGB-Gesetz 10.§-ának 8.pontja egyébként kimondja, hogy az általános szerződési feltételekben szereplő jogválasztó kikötés /külföldi jog választása esetén/ érvénytelen mindazokban az esetekben, "in denen hierfür kein anerkanntes Interesse besteht".
- 13/ L. Batiffol, H.: Traité élémentaire de droit international privé, Párizs, 1959, 617-629.old.; Rodiere: i.m. 36-37.old.

- 14/ A jogszabályválasztó jog kollíziós és anyagi jogi felfogásáról l. Szászy István: Jogszabályösszeütközések, Budapest, 1973, 160-171. old. Az anyagi jogi felfogás bírálatát l. Mádl: i.m. u.o. és Hontvári: i.m. Magyar Jog, 1972. okt. 569-580. old.
- 15/ V.ö. Ehrenzweig: i.m. 104. old., valamint Mádl: Vivódás a valósággal a nemzetközi magánjogban, Állam- és Jogtudomány, 1969, 1.sz. 79. old.
- 16/ "A jogszolgáltatás egész szervezete, a bírói fórumok a szuverén belföldi jogalkotó által létrehozott érték- és jogrendvédelemre, adminisztrálására érzik magukat hivatottnak és kötelezettnek: erre is vannak kiképezve és már azért is szinte immanens hit és törekvés bennük, hogy amennyire lehet, saját jogukat alkalmazzák". L. Mádl: "Vivódás..." 80. old.
- 17/ L. Lando, O: The EC Draft Convention on the law applicable to contractual and noncontractual obligations Rabels, 1974. 1. 11-19. old.
- 18/ L. Jörg, G.-A. Schmeding: Zur Bedeutung der Rechtswahl im Kollisionsrecht, Rabels Z. 1977, 2. 320-325. old.
- 19/ L. Dacey and Morris 730-731. és 799-800. old. /Kahn Freund/
- 20/ L. Australian Sea- Carriage of Goods Act, 9.sz. 1. bek. Carver 1618. old.
- 21/ L. Schlegelberger-Liesecke: i.m. 237. old. és Prüssmann: i.m. 345. old.
- 22/ L. Makovszkij: i.m. 27-28. old.
- 23/ L. Carver 946-504. old.
- 24/ L. Dacey and Morris 691. old. és köv. /Kahn Freund/
- 25/ A megkülönböztetés feloldásának legkézenfekvőbb módja, ha a bíróság azzal a megokolással feltételezi, hogy a felek akarata az általa "proper law"-ként megjelölt jog-

- rendszer alkalmazására irányult, ill. kellett volna irányulnia, hogy a szerződés ezzel a jogrendszerrel áll a legközelebbi kapcsolatban "The Assunzione" /1954/ L. Carver 581-582.old.; Cheshire: i.m. 191-192.old.; Graveson, R.: The conflict of laws, London, 1969, 432. és 440. old.; Morris, J.H.: Cases on private international law, Oxford, 1968. 276. és 279.old.
- 26/ L. Compagnie Tunisienne de Navigation S.A. v. Compagnie D'Armement Maritime S.A., Lloyd's Law Reports, 1970, 2.k. 99-121.old.
- 27/ Bonython and Others v. Commonwealth of Australia /1951/. L. Scrutton 11. old.; Carver 577.old.; Compagnie Tunisienne ... 1. lo. és 26. lj.
- 28/ "none of the tests, which have been mentioned can, taken by itself, provide a complete answer in all circumstances". /The Assunzione, 1. 25.lj./
- 29/ V.ö. Ehrenzweig: i.m. 197.old. A "most significant relationship" azonban merőben más tartalmat takar, mint a "closest and most real connection". Az utóbbi ugyanis csak a tényállásban jelenlévő kapcsoló tényezők kutatására és mérlegelésére irányul, az előbbi viszont a szóhajóhető jogpolitikai célok egybevetésének, mérlegelésének, az u.n. "policy weighing"-nek a rövidített formulája. Ezeket a jogpolitikai célokat, - amelyek összhangban a realistának nevezett amerikai elméletekkel, /Currie, Leflars, Cavers, stb./ a bírői döntés valóságos tartalmára, azaz a jogkövetkezményekre vonatkoznak - a Second Restatement 6.§-ának /2/ bekezdése foglalja össze öt csoportba. /the needs of the interstate and international systems; the relevant policies of the forum and of other interested states; the protection of justified expectations; the basic policies underlying particular field of law; ease in the determination and application of the law to be applied/. V.ö. Vischer: i.m. 132-135.old.

- 30/ "if there is nothing to show that the contract is more closely connected with another system of law." L. Dicey and Morris 795.old. Az u.n. "flag of convenience" elszaporodására tekintettel több döntés leszögezte, hogy a hajó nemzetiségének jóhiszeműnek és valóságosnak kell lennie. L. Dicey and Morris 798.old. Lunc egyébként indokoltan látja a lobogó jogának a fuvarozási szerződésre kiterjesztését célzó tendenciában a kapitalista tengeri hatalmaknak a saját joguk alkalmazására irányuló törekvéseit. / L. Lunc, L.A.: Internationales Privatrecht, Besonderer Teil, Berlin, 1964, 188.old. / Példaként az angol jogot hozza fel, ahol a lobogó jogát - tévesen - egyeduralkodónak itéli. /L. i.m. 196.old./
- 31/ A lobogó jogát kizárólagos kapcsoló elvként csak az 1942 évi olasz tengerhajózási törvény állítja fel, feltehetően Mancini állampolgársági elvének reminiscenciájaként. V.ö. Ehrenzweig: i.m.220.old.
- 32/ L. Schlegelberger-Liesecke: i.m. 237.old.; Abraham: i.m. 113.old.; Prüssmann: i.m. 347.old.
- 33/ L. Schlegelberger-Liesecke: i.m. 238.old.; Prüssmann: i.m. 348.old. Eltérően Wüstendörfer, aki a hajóraklevéllel igazolt szerződésekre a teljesítési hely jogát, a hajóbérleti szerződésekre viszont a lobogó jogát látja alkalmazandónak. L. Wüstendörfer: i.m. 35.old.
- 34/ L. Chauveau: i.m. 430.old.
- 35/ L. Chauveau: i.m. 431.old.; Rodiere: i.m. 38-39.old. Rodiere egyébként az alkalmazandó jog meghatározásával kapcsolatos - 1966 előtti - bizonytalanságokat is annak tulajdonítja, hogy nem történt meg a hajóbérleti szerződések és a tengeri fuvarozási szerződések világos elhatárolása.
- 36/ L. a szovjet tengerhajózási törvény 14.§ /11/ bekezdését. Az 1968 évi törvénynek ez a rendelkezése lényeges változ-

tatást jelentett a korábbi /1929.évi/ szabályozáshoz képest, amely valóságos kollíziós szabályt nem tartalmazott, ellenben felsorolta azokat az eseteket, amelyekben a bíróságnak szovjet jogot, tehát a fórum jogát kell alkalmaznia. A szerződésekre vonatkozó általános kollíziós szabálytól eltérően tehát a tengeri fuvarozási szerződések területén a fórum joga kiemelt - a gyakorlatban majdnem egyeduralkodó - szerepet kapott. V.ö. Lunc: i.m. 189-190.old.; Butler, E.-Quigley, J.: The Merchant Shipping Code of the USSR /1968/ 28-34.old. Az új szabályozás a tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó kollíziós szabályokat összhangba hozza a szerződéskötés helyét általános kapcsoló elvnek tekintő szovjet nemzetközi magánjogi tétellel. V.ö. Makovszkij: i.m. 26-27.old.

37/ V.ö. OSZFSZK Polgári Törvénykönyvének 162. és 163.§-ával.

38/ Az alkalmazandó jog terjedelméről, a "Vertragsspaltung" illetve a "dépeçage" érvényesülési köréről a tengeri fuvarozási szerződések területén, l. Prüssmann: i.m. 343. old., és Rodiere: i.m. 40-41.old.

39/ L. Ehrenzweig: i.m. 77-82.old.

40/ L. Ehrenzweig: i.m. 197.old.

41/ Külön kérdés a fórumválasztás érvényességének a problémája, amellyel kapcsolatban a jogfejlődés e kikötések érvényességének egyre szélesebb körű elismerése irányában halad. L. Martonyi, J.: A fórumválasztás érvényessége az angol-amerikai joggyakorlat újabb fejleményeinek tükrében. Külgazdaság, 1977/12. A szovjet tengerhajózási törvénykönyv 16.cikke szerint a felek akkor köthetik ki érvényesen külföldi bíróság vagy választottbíróság illetékességét, ha a jogvita / és nem a szerződés / egyik fele külföldi természetes vagy jogi személy. V.ö. Makovszkij: i.m. 28.old.

VIII. A TENGERI FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS SZABÁLYOZÁSA A
MAGYAR JOGBAN

1. Követelmények
2. A jelenlegi szabályozás
3. A joghézag betöltésének lehetséges utjai
4. A jövőbeli szabályozás elvei

1. Követelmények. A világkereskedelem és a tengeren fuvarozott áruk mennyisége alakulásának, valamint a magyar külkereskedelem és a tengeri hajózás kapcsolatának és összefüggéseinek áttekintése során láttuk, hogy a világkereskedelem növekedésével összefüggésben és azon belül is a tengeren fuvarozott áruk mennyiségének további növekedésével kell számolnunk. /L. 10.old./ Ugyancsak gyors ütemben növekszik a tengeren fuvarozott magyar áruk mennyisége is, és ez a növekedési tendencia a jövőben is folytatódni fog. /L. 20. és 24.old./

Ezzel egyidejűleg a magyar tengerhajózás fejlesztésének következtében a magyar hajókkal fuvarozott áruk mennyisége is fokozatosan emelkedik és ezzel összefüggésben emelkedik a magyar tengerhajózás részesedési hányada a magyar tengerentuli áruforgalom lebonyolításában. Egyidejűleg a magyar tengerhajózás feltehetően mind nagyobb mértékben nyújt tengeri fuvarozási szolgáltatásokat a külföldi fuvaroztatók javára. /L. 21-23.old./ A magyar külkereskedelem és tengerhajózás fejlődésének a jogi szabályozás szempontjából lényeges tendenciái és az ebből fakadó követelmények tehát röviden az alábbiakban foglalhatók össze:

1. Növekszik a tengeren fuvarozott magyar áruk összmenyi-

sége. E mennyiség nagy részét /hosszutávu perspektívában is több mint kétharmadát/ külföldi fuvarszköz igénybevétele útján kell lebonyolítanunk a nemzetközi tengeri fuvarozási piac gazdasági és jogi környezetében. A külföldi fuvarozási szolgáltatások vételére irányuló szerződéseink az esetek túlnyomó többségében valamely külföldi jog^{1/}, ill. ennek közvetítésével a jogegységesítés már létrejött eredményeinek, a nemzetközi egyezményeknek az uralma alatt állnak. Ebből világosan következik, hogy a legkevésbé sem lehetünk közömbösek az e területen folyó jogegységesítési munka iránt és ezekben a munkákban alakító módon és intenzíven részt kell vennünk. Egyidejűleg szoros figyelemmel kell követnünk az alkalmazandó külföldi jogoknak a nemzetközi szintű szabályozás által nem érintett megoldásait és mind az alkalmazandó jog megválasztása, mind pedig e jog eltérést engedő szabályainak a szerződéskötések során történő egyedi alakítása és alkalmazása terén gondoskodnunk kell a magyar külkereskedelem érdekeinek a jelenleginél hatékonyabb oltalmáról.

2. A magyar tengerhajózás részesedési aránya a magyar külkereskedelmi áruforgalom lebonyolításában emelkedik. Az ebben a körben kötött tengeri fuvarozási szerződések bár nemzetközi kötelelemnek minősülnek, és egyben a magyar jog részét alkotó nemzetközi egyezmények uralma alatt állnak, magyar felek között jönnek létre és rájuk az említett "local data" /l. V/6.old. 33.lj./ szűk körének kivételével a magyar jog irányadó. Az alábbiakban azonban még látni fogjuk, hogy a hatályos nemzetközi egyezmények által érintett területen kívül lényegében nincs speciális magyar jogi szabályozás és a nemzetközi egyezmény által nem fedett körben ezek a magyar felek között létrejött ügyletek sok tekintetben jogilag légtüres térben élnek. Ennek tulajdonítható többek között az az

időnként előálló különös helyzet, hogy a magyar fuvaroztató és fuvarozó között létrejött "utvonalbérleti" szerződés londoni választottbirósági és az angol jog alkalmazására irányuló jogválasztó kikötést tartalmaz. /Külön kérdés, hogy az említett választottbirósági záradék a hatályos jogunk szerint nem is tekinthető érvényesnek^{2/}./

3. Növekednek a magyar tengerhajózás fuvarozási szolgáltatásai a külföldi fuvaroztatók felé. Ezeknek a szerződéseknek az 1.pontban említett kör ellenképeként is tulnyomó többségükben a magyar jog uralma alatt kellene állniuk, ez azonban döntően csak a meghatározott áru fuvarozására irányuló tengeri fuvarozási ügyleteknél van így. A meghatározott utra vagy időtartamra vonatkozó ügyletek körében ugyanis a joghézag élet fokozza, hogy ezekre az általunk bejegyzett Brüsszeli Egyezmény nem alkalmazandó, speciális szabályozás nincs, a felek és a bíróság így magyar jog alkalmazása esetén kizárólag a Ptk-nak a szerződésekre vonatkozó általános szabályaira és a fuvarozási szerződésre vonatkozó XLI. fejezetére támaszkodhatnak. Ennek következménye, hogy a magyar tengeri fuvarozó ezeknek az ügyleteknek a körében kevésbé ragaszkodik a magyar jog kikötéséhez és az esetek széles körében eleve lemond a számára feltétlenül jobban megismerhető és nagyobb jogi biztonságot nyújtó magyar jog alkalmazásáról. Ha pedig a saját jog alkalmazásáról lemond, akkor a magyar fórum kikötéséhez fűződő érdeke is kétségkívül csökken, mivel nehezen várható el a magyar fórumtól a jogviszonynak részletes általános és speciális szabályozást adó külföldi jog helyes és megnyugtató alkalmazása. A joghézag tehát lényegében arra vezet, hogy a magyar tengeri fuvarozó a devizaszerzés szempontjából értékes és egy sor népgazdasági megfontolás alapján feltétlenül fej-

lesztést és növelést érdemlő tevékenységét, ill. annak jelentős részét idegen jog uralma alatt kénytelen folytatni.

A magyar külkereskedelem és a tengerhajózás fejlődési tendenciái tehát a magyar jogi szabályozással szemben fokozott követelményeket támasztanak és egyértelműen vetik fel a jelenlegi joghézag betöltésének a szükségességét. E joghézag felszámolását a jogrendszerünk teljessé tételéhez és az életviszonyok egészének szabályozásához fűződő jogpolitikai szempontokon túl, nyomós gazdasági érdekek indokolják.

2. A jelenlegi szabályozás. Mielőtt a jogi szabályozás hiányosságai felszámolásának módozataira rátérnénk, tekintjük át röviden a tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó jelenleg hatályos jogszabályainkat. Ismeretes, hogy Magyarország aláírta és az 1931.évi VI.tc-vel bejegyezte a hajóselismervényekre vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló 1924.évi Brüsszeli Egyezményt. /Ezzel egyidejűleg az 1931.évi IV.tc a tengeri hajók tulajdonosainak a felelősségére vonatkozó 1924.évi, és az 1931.évi V.tc pedig a törvényes elsőbbségekre és tengeri jelzálogokra vonatkozó 1924 évi ugyancsak Brüsszelben kelt egyezményeket is bejegyezte, amelyek természetesen részét alkotják a tengeri áru fuvarozás szélesebb értelemben vett jogának, de közvetlenül nem a tengeri fuvarozási szerződéssel kapcsolatos kérdéseket szabályozzák./ Ezzel természetesen a tengeri fuvarozási szerződések átfogó és kimerítő szabályozása nem történt meg, hiszen, mint láttuk, ez az egyezmény csak a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó ügyletekkel kapcsolatban tartalmaz szabályokat, és ezekre is csak abban az esetben alkalmazandó, ha azok megkötését és feltételeit forgatható értékpapír, a törvénycikk szóhasználata szerint "hajóselismervény", a jelenleg hajó-

raklevélnek nevezett okmány tanusítja. Láttuk azt is, hogy az egyezmény szabályozási köre nem megy túl a címben is rögzített célon, azaz valóban csak a hajóraklevéllel kapcsolatos egyes kérdéseket, így elsősorban a fuvarozói kötelezettségek kötelező minimumát, az áruban bekövetkezett károkért fennálló fuvarozói felelősség alóli kimentés lehetőségeinek ugyan csak kötelező maximumát és az igényérvényesítés egyes, elsősorban időbeli feltételeit szabályozza.

A tengeri fuvarozási szerződésre irányuló ezen tulmenő különös jogi szabályozás nincs.^{3/} A Ptk fuvarozási szerződésre vonatkozó szabályainak, mint ismeretes, az az elsődleges funkciója, hogy általános modellként szolgáljanak az egyes belföldi fuvarozási módozatokra vonatkozó, alacsonyabb rendű jogszabályban foglalt fuvarozási szabályzatok, így a vasuti fuvarozásra vonatkozó VÁSz, a gépjármű fuvarozásra vonatkozó GFSz és a belföldi folyami fuvarozásra vonatkozó HÁSz számára.^{4/} E modell-szerepből következik, hogy a XLI. fejezet szabályai közvetlenül csak a legritkább esetben és gazdaságilag jelentéktelen körben nyernek alkalmazást, de ugyanakkor biztosítják a különböző fuvarozási módozatokra vonatkozó belföldi szabályozások egységét. Ezek a szabályozások ugyanis - éles ellentétben a nemzetközi áru fuvarozás jogának fuvarozási módonkénti differenciált jellegével^{5/} - csak az egyes fuvarozási módozatok különleges adottságaiból eredő, másodlagos jelentőségű részletkérdésekben tartalmaznak eltéréseket, a lényeges kérdésekben éppen a magasabbrendű jogszabály, a Ptk követése biztosítja egységüket. A Ptk említett fejezetének a rendelkezései azonban természetesen nem veszik és nem is vehetik figyelembe a tengeri fuvarozás adottságait. Itt kell megjegyezni, hogy a különböző fuvarozási módozatokra vonatkozó nemzetközi és külföldi nemzeti jogi

szabályozások közül elsősorban a tengeri fuvarozásra vonatkozó normák mutatnak lényeges eltéréseket a vasúti, közúti és légi fuvarozási szerződésekre vonatkozó szabályoktól, a nemzetközi árufuvarozás jogának fuvarozási módokénti differenciált jellege tehát ebben a vonatkozásban jelentkezik a leghangsúlyozottabban. /A nemzetközi jogegységesítés egyik célja egyébként éppen ennek a sok szempontból már túlhaladott és ma már kevésbé indokolt differenciációnak a tompítása./ A tengeri fuvarozási szerződés sajátos jellegét a Ptk 506.§-ában foglalt rendelkezések voltaképpen kétszeresen is elismerik. Az első bekezdés ugyanis a nemzetközi fuvarozási szerződésekre /"ha a küldeményt az országhatáron túlra kell továbbítani"/ vonatkozó szabályok részére biztosítja a fejezet rendelkezéseivel szembeni elsőbbséget, a második bekezdés pedig külön kiemeli, hogy a tengerhajózási vállalat fuvarozási szerződéseire a fejezet csak annyiban irányadó, amennyiben jogszabály eltérően nem rendelkezik. Mivel a tengeri fuvarozási szerződés a mi esetünkben kizárólag nemzetközi ügyletként jelentkezik, a két bekezdésben foglalt szabály a tengeri fuvarozás tekintetében ugyanazt a kört érinti. Az első bekezdésben foglalt rendelkezés azonban szélesebb körben rontja le a fejezet szabályainak hatályát, mivel annak alkalmazását nemcsak a "jogszabály", hanem minden egyéb "szabály" által fedett körből kiszorítja. Tekintettel arra, hogy a magyar jog a tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozóan csak egyetlen jogszabályt tartalmaz, e jogszabállyal, azaz az 1931.évi VI.tc-vel bejegyzett Brüsszeli Egyezményvel nem fedett kérdések, ill. az Egyezmény alkalmazási körébe nem eső tengeri fuvarozási szerződések tekintetében nincs jogi szabályozás. Ilyen szabályozás hiányában pedig csak a Ptk XLI. fejezetében foglalt rendelkezések alkalmazása jöhet szóba, annak ellenére, hogy e szabályok

megalkotásánál a jogalkotó teljes egészében figyelmen kívül hagyta a nemzetközi tengeri fuvarozás sajátosságait. E szabályok egyébként a fuvaroztatóra nézve nem tekinthetők kedvezőtlennek, /a magyar fuvarozót pl. az árukárokért "objektív" felelősség terheli/, ami persze korántsem olyan előnyös, ha arra gondolunk, hogy a magyar jog alkalmazása jelenleg elsősorban a magyar fuvarozó által kötött ügyletek körében jöhet szóba. A fuvarozási szerződésekre vonatkozó fejezet rendelkezéseinek a nemzetközi tengeri fuvarozási szerződésekre történő alkalmazása azonban jelenleg elenyészően szűk körben fordul elő és ebben természetesen az is szerepet játszik, hogy a nemzetközi tengeri fuvarozás életviszonyaitól ez a szabályozás alapvetően idegen és annak alkalmazását - mint már említettük - sem a magyar tengeri fuvarozó, sem pedig a fuvaroztató nem szorgalmazza.

Az adott szerződésre vonatkozó különös szabályozás hiányos volta természetesen megnöveli a szerződésekre vonatkozó általános szabályok jelentőségét. Speciális rendelkezések hiányában ugyanis a szerződések általános szabályai kerülnek előtérbe és elsősorban ezek hivatottak a tengeri fuvarozási szerződéssel kapcsolatos jogkérdések megoldására. Az általános szerződési szabályok nemcsak elméletileg jelentősek, hanem a gyakorlatban is kétségek nélkül nagy segítséget nyújtanak. Itt azonban újabb nehézségekkel kell szembenéznünk, amelyek döntően abból fakadnak, hogy ezek az általános szabályok a belföldi szerződések modelljére építve jöttek létre és nem, vagy kevéssé veszik figyelembe a nemzetközi gazdasági kapcsolatok keretében létrejött ügyleteket, és ezek sajátos adottságait. Mivel a tengeri fuvarozási szerződés nemzetközi kötelelem és ezen belül is csak egy viszonylag szűk körben jön létre magyar felek között, mind a

régi, mind pedig a módosított Polgári Törvénykönyvünknek a szerződésekre vonatkozó általános szabályai csak bizonyos - a későbbiekben még érintett - módosításokkal nyújthatnak megnyugtató általános jogszabályi háttérrel a tengeri fuvarozási szerződések számára. A kérdés a Ptk és a nemzetközi gazdasági kapcsolatok körében létrejött ügyletek kapcsolatának általános problémakörébe törkollik és ezért arra a kodifikációval kapcsolatos javaslatainkkal összefüggésben térünk vissza. /L. 243-248.old./

A tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó hiányos magyar jogi szabályozás a szocialista országok körében is egyedül áll. A számunkra elsősorban lényeges, jelentékeny tengeri hajóparkkal rendelkező országok /Szovjetunió, Lengyelország, NDK, Jugoszlávia/ tengerhajózási törvényeire, a fuvarozási szerződésekre vonatkozó egyes szabályaira már többször utaltunk. Részletesen szabályozza azonban a tengeri fuvarozási szerződést és annak különböző fajtáit a tengerparttal és komolyabb tengeri flottával szintén nem rendelkező ország, Csehszlovákia joga is, mégpedig az 1963.évi nemzetközi kereskedelmi törvény 16.részének harmadik címében. Kielégítő szabályozást nyer a jogügylet a román és a bulgár jogban is és talán érdemes megemlíteni, hogy az európai tengerpart nélküli és ennek megfelelően komolyabb hajóparkkal nem rendelkező államok sorában Svájcnak pl. meglehetősen részletes tengerhajózási törvénykönyve van.

3. A joghézag betöltésének lehetséges utjai. Többször utaltunk már arra, hogy Magyarország feltétlenül érdekelt a tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozó átfogó és olyan nemzetközi kodifikáció megteremtésében, amely a fuvarozók és fuvaroztatók érdekeinek kiegyensúlyozott kompromisszumán alapul. A jogbiztonsághoz fűződő univerzális érdekek szolgálá-

tán és a fuvaroztatói érdekek hatékony oltalmának megteremtésével kapcsolatos előnyökön túl számunkra az átfogó nemzetközi kodifikáció egy további jelentős előnnyel járna, és pedig lehetővé tenné, hogy felszámoljuk a tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozó belső szabályozásunk hiányos voltát. A jelenlegi joghézag megszüntetésének egyik elméletileg lehetséges utja tehát a nemzetközi jogegységesítési munkálatokban történő aktív részvétel és a létrejött egyezmények aláírása és bejegyzése.

E kézenfekvőnek tűnő ut követése azonban úgy tűnik néhány évtizeden belül nem hozna megoldást. Az áruk tengeri fuvarozására vonatkozó új UNCITRAL egyezménytervezet ugyan a közeljövőben feltehetően egyezményi rangra emelkedik és remélhetőleg univerzálissá válik, ezzel azonban a tengeri fuvarozási szerződések átfogó szabályozása még nem jön létre. Nem kétséges, hogy az UNCITRAL egyezménytervezet a tengeri fuvarozási szerződésekkel kapcsolatos kérdéseknek lényegesen szélesebb körét szabályozza, mint a jelenleg hatályos Brüsszeli Egyezmény, de szó sincs arról, hogy az Egyezmény akár az általa fedett körben is a kimerítő szabályozás igényével lépne fel és feleslegessé tenné az alkalmazandó nemzeti jog szabályait. Mint láttuk, továbbra is kívül maradnak a nemzetközi jogi szintű szabályozás körén az u.n. "hajóbérleti" szerződések, azaz azok a tengeri fuvarozási ügyletek, ahol a fuvarozás lebonyolítására a fuvarozó a hajó egészének vagy meghatározott részének egy vagy több utra, ill. meghatározott időtartamra történő átengedése útján vállal kötelezettséget. Láttuk, hogy ezeknek a szerződéseknek a nemzetközi szintű szabályozása belátható időn belül nem várható és az érdekeltek véleménye alapvetően ellentétes abban a kérdésben is, hogy szükség van-e egyáltalán az e sza-

bályozás megteremtését célzó munkálatok megindítására. /L. 124-131.old./

Ugy tűnik tehát, hogy a tengeri árutovábbítással kapcsolatos ügyletek egy igen jelentős körében egyelőre nem számolhatunk nemzetközi jogi szintű szabályozással és a nemzetközi kodifikáció nem végzi el helyettünk belső jogunk kiegészítésének és teljessé tételének feladatát. Ez pedig azt jelenti, hogy fel kell vetnünk a saját megoldás lehetőségét és szükségességét, másszóval ki kell elégítenünk a jogi szabályozás területén azokat az egyre fokozódó gazdasági követelményeket, amelyeket elsősorban egyrészt a tengerentúli külkereskedelmi áruforgalmunk növekedése, másrészt pedig a nemzeti tengerhajózásunk fejlődése és gazdasági jelentőségének fokozódása támaszt.

A Polgári Törvénykönyvünk módosítása egyes kodifikációs munkáknak nemcsak új lendületet adott, hanem azokat feltétlenül szükségessé tette. A módosított Ptk, mint ismeretes, érvényesíti a gazdaságirányítás új rendjéből fakadó követelményeket és a tervlembontásos irányítási rendszerből a tervszerű, szabályozott piaci mechanizmusra áttérés következményeként és azzal összhangban a gazdasági szervezetek és a magánszemélyek közötti szerződések kodifikációs integrációját valósította meg, felszámolta a tervszerződések kiüresedett kategóriáját és megteremtette a szerződési rendszerünk egységét.^{6/} A szerződések általános szabályai tehát egyaránt épülnek a gazdálkodó szervezetek és a magánszemélyek közötti viszonyokra és ezen az egységes rendszeren belül kapnak kifejezést a tulajdoni formák különböző voltából fakadó, de a szerződés polgári jogi intézményének az áruviszonyra épülő egységét nem érintő eltérések. Az új szabályozás azonban nem szentelt figyelmet a nemzetközi gazdasági kapcsolatok keretében létrejött ügyleteknek és mind a szerződések ál-

talános szabályainak, mind pedig az egyes szerződéstípusokra vonatkozó különös szabályoknak a meghatározásánál nagyrészt figyelmen kívül hagyta a nemzetközi kötelmeket, elsősorban a nemzetközi gazdasági kapcsolatok rendszerében létrejött szerződéseket. /A nemzetközi gazdasági kapcsolatok rendszerén belül a legjelentősebb kategóriát a külkereskedelmi szerződések alkotják, de természetesen ide tartoznak a bank és biztosítási tevékenységgel, a belföldi által teljesített nemzetközi áru fuvarozási szolgáltatásokkal és olyan egyéb nemzetközi gazdasági tevékenységekkel kapcsolatos kötelmek is, amely tevékenységeket a külkereskedelmi törvényünk vagy ennek alapján más jogszabály nem minősít külkereskedelmi tevékenységnek és ezzel kivesz e törvény hatálya alól.^{7/}

Amíg tehát a módosított Polgári Törvénykönyv a gazdasági szervezetek és a magánszemélyek jogviszonyaira vonatkozó szabályokat egységbe foglalta és a gazdálkodó szervezetekre vonatkozó eltérő rendelkezéseket a szerződések általános és az egyes szerződésekre vonatkozó szabályainak egyes tételeihez kapcsolta,^{8/} a nemzetközi kötelmekre vonatkozó szabályokat nem integrálta ebbe az egységes rendszerbe és e terület sajátosságai fakadó eltérések figyelembevételét és a szükséges kiegészítések megtételét külön jogszabályra bízta. Ennek a megoldásnak a helyessége vitatható, mivel a nemzetközi gazdasági kapcsolataink és az ezek rendszerében létrejövő ügyletek különleges jelentősége megítélésünk szerint azt indokolta volna, hogy e terület sajátosságaiból eredő leglényegesebb jogtételek magában a Polgári Törvénykönyvben nyerjenek kifejezést és ezzel a Polgári Törvénykönyvünk a nemzetközi gazdasági kapcsolataink tekintetében is betöltse azt a kiemelkedő, irányadó és átfogó szerepet, amelyet ennek a jogszabálynak jogrendszerünk és polgári jogunk megadni kíván. Maga az eltérő és kiegészítő rendelkezések meghozatalára vo-

natkozó felhatalmazás sem került be a Polgári Törvénykönyvbe, aminek következménye, hogy az életbeléptető jogszabályt és az abban szereplő felhatalmazás alapján hozott, az eltéréseket és kiegészítéseket tartalmazó jogszabályt nem ismerő külföldi partnereink alaposabb tájékozódás hiányában abból kell kiinduljanak, hogy a velük fenntartott nemzetközi gazdasági kapcsolatainkra is a Polgári Törvénykönyv általános és különös szabályai irányadók. A nemzetközi gazdasági kapcsolatok keretében létrejött szerződéseknek a Ptk egységes szerződési rendszerébe integrálása híján tehát legalább az eltérő szabályozásra vonatkozó felhatalmazásnak kellett volna magában a törvénykönyvben szerepelnie.

A nemzetközi gazdasági kapcsolatok rendszerében létrejött ügyletekre vonatkozó eltérő és kiegészítő szabályozás megteremtése tehát külön jogszabályra, az 1978 évi 8. számú tvr-re hárult. Az eltérések és kiegészítések, azaz e jogszabály tartalmának az áttekintése ezuttal természetesen nem lehet cél, legfeljebb néhány fontosabb kérdésre kell példászerűen utalnunk, amelyekkel kapcsolatban a nemzetközi kereskedelem sajátosságai és jogi környezete és ezzel összefüggésben a külföldi jogi szabályozások túlnyomó többségének a Polgári Törvénykönyv megoldásaitól különböző volta eltérő rendelkezéseket tett szükségessé. Ide tartozik elsősorban a szerződésszegéssel okozott kárért fennálló felelősség kérdése, amelyet a módosított Ptk szerint is csak a jogellenes magatartás /szerződésszegés/ és a bekövetkezett kár közötti okozati összefüggés határol be, a kárt okozó szerződésszegőt tehát lényegében korlátlan felelősség terheli. A külföldi jogok túlnyomó többsége különböző kritériumok alkalmazásával az okozati összefüggés által behatárolt kört érzékenyen korlátozza^{9/}, és a közvetett károk kizárása útján ezt teszi a regionális jogegységesítés számunkra legnagyobb jelentőségű eredménye, az ASZF is.^{10/} Indokolatlan tehát, hogy nemzetközi kapcsolatainkban a jellemző szolgáltatás egyre általánosabbá vá-

ló kollíziós elvének különböző formában történő lecsapódása eredményeként alkalmazandó magyar jog a magyar eladót, vállalkozót, megbizottat, fuvarozót, szállítmányozót, stb. a nemzetközileg szokásos mértéknél lényegesen súlyosabb, korlátlan felelősséggel terhelje. E megfontolás eredményeként került be az 1978 évi 8.sz.tvr-be az a rendelkezés, amely szerint a károkozó a külgazdasági kapcsolatok körében azt a kárt köteles megtéríteni, amely magatartásának közvetlen következménye és amellyel a szerződés kötés időpontjában a szerződésszegés lehetséges következményeként előre számolható. Ugyancsak jóformán egyedülálló szabálya mind a régi, mind pedig a módosított Polgári Törvénykönyvnek, hogy az írásbeli felszólítás önmagában alkalmas az elévülési idő megszakítására. /Különös, hogy szabályozásunk a közös megegyezéssel történő, előzetes elévülés-meghosszabbítást egy bizonyos szűk körön túl nem teszi lehetővé, ugyanakkor lehetőséget ad az egyoldalú jognyilatkozattal történő, korlátlan megszakításra./ Az írásbeli felszólítás elévülést megszakító hatályának elismerése a nemzetközi gyakorlattól idegen, azzal partnereink nem is számoltak, ha pedig igen, akkor a jellemző szolgáltatást nyújtó magyar fél helyzete ebből a szempontból is hátrányosabbá vált, mint az idegen jog alapján létrejött szerződések szolgáltatást nyújtóinak pozíciója. Ez a kérdés is orvoslást nyert az 1978 évi 8.sz. tvr 16.§-ával, a jogszabály alkalmazási körébe eső jogviszonyok területén tehát a követelés teljesítésére irányuló felszólítás az elévülést nem szakítja meg. Előnytelen lett volna külgazdasági kapcsolataink szempontjából az általános szerződési feltételekre vonatkozó új szabályoknak a nemzetközi kötelekre történő alkalmazása is. Ezek a szabályok ugyanis elsősorban a fogyasztóvédelem fontos jogpolitikai célját szolgálják, de a nemzetközi kereskedelemben általában szükségtelenek és döntően a magyar eladók és szolgáltatást nyújtók helyzetét tették volna hátrányosabbá. Ezek a szempontok indokolták an-

nak kimondását, hogy a külgazdasági kapcsolatok körében a Ptk 209.§-ában foglaltak nem alkalmazhatók.

Az 1978 évi 8.sz törvényerejű rendelet egy sor további kérdésben érvényesíti azokat a követelményeket, amelyek a külgazdasági kapcsolatok keretében létrejött ügyletek eltérő megközelítésének a szükségességéből fakadnak.

Az új jogszabály ezen túlmenően két olyan ügylet /a kereskedelmi képviselő és vevőszolgálat/ különös szabályait is tartalmazza, amelyek a külgazdasági kapcsolatok keretében jönnek létre és amelyekre vonatkozóan a Ptk szabályozást nem ad. A tipikusan a külgazdasági kapcsolatok keretében létrejött ügyletekhez kell kapcsolnunk a tengeri fuvarozási szerződést is, itt is olyan szerződésről van tehát szó, amelyre vonatkozóan a Ptk különös szabályokat nem tartalmaz, az általános szabályok pedig csak a külgazdasági kapcsolatok adottságaiból fakadó eltérésekkel alkalmazhatók.

A nemzetközi gazdasági kapcsolatok rendszerében létrejött szerződésekre vonatkozó eltéréseket és kiegészítéseket tartalmazó jogszabályba a tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó szabályok természetesen nem kerültek be. /Az UNCITRAL-tervezet egyezményé válása előtt nem is lett volna célszerű a tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó szabályaink kodifikációját megkezdeni/. A fentiekkel elsősorban az általunk kívánatosnak tartott szabályozásnak a jogforrások rendszerében elfoglalandó helyét akartuk megjelölni. Azok a sajátosságok ugyanis, amelyek a nemzetközi gazdasági kapcsolatok keretében létrejött ügyleteket jellemzik és amelyek a Ptk-tól történő, röviden érintett eltéréseket indokolták, a tengeri fuvarozási szerződések tekintetében is fennállnak és ennek megfelelően e különös szabályoknak az említett eltéréseket

tartalmazó, a nemzetközi gazdasági kapcsolatok rendszerében létrejött szerződésekre vonatkozó általános rendelkezésekhez kell kapcsolódnok. Itt sincs szükség korlátlan felelősségre, indokolatlan az írásbeli felszólításhoz elévülést megszakító hatályt fűzni, stb. Az általános szerződési feltételek kérdése viszont pl. e sajátos területén külön megfontolást igényel, e megfontolás eredményéből fakadó következtetések azonban a különös szabályok körében célszerűbben levonhatók, annál is inkább, hogy a gazdaságilag gyengébb fél hatékony oltalma ezen a területen a különböző eszközök /kogens szabályok, általános szerződési feltételekkel szembeni esetleges jogszabályi korlátok, stb./ együttes és egymásra tekintettel történő alkalmazását indokolja.

A tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó különleges szabályozás mögöttes joga tehát elsődlegesen a Polgári Törvénykönyvnek a külgazdasági kapcsolatokra történő alkalmazásáról szóló 1978 évi 8.sz. tvr kell, hogy legyen és a Ptk rendelkezései ezt követően, a nemzetközi kötelekre vonatkozó eltérő szabályozás hiányában nyernének alkalmazást.

4. A jövőbeli szabályozás elvei. A tengeri fuvarozási szerződésekre vonatkozó különleges szabályozásnak a következő főbb elveken kellene alapulnia:

1. A szabályozásnak a tengeri árutovábbítással kapcsolatos ügyletek egységes fuvarozási szerződési típusából kell kiindulnia. A szerkezeti felépítés szempontjából ez azt jelentené, hogy e jogszabálynak a tengeri fuvarozási szerződés vala-

mennyi fajtájára, így a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó, ugyszintén a hajó egészének vagy meghatározott részének egy vagy több utvonaltra történő átengedésére vonatkozó szerződések szabályait egységes szerkezetben kellene tartalmaznia, az egyes szerződésfajtákkal kapcsolatosan eltérő szabályokat pedig a konkrét jogtételekhez lenne célszerű kapcsolni. /Ettől az elvtől csak az u.n. "időbérleti" szerződések tekintetében lehet indokolt az eltérés, tekintettel arra, hogy itt a specifikus vonások hangsúlyozott szerepet kapnak, anélkül természetesen, hogy ezek az ügylet fuvarozási jellegét érintenék./

További kérdés, hogy milyen mértékben egységesítsük a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó, hajóraklevéllel igazolt és az egész hajó vagy annak meghatározott része átengedésére vonatkozó, charter partyval igazolt szerződések szabályait, illetve ellenkező megközelítésben milyen mértékben ismerjük el e két szerződésfajta sajátosságait és engedjünk teret az eltéréseknek. Mivel a meghatározott áruk fuvarozására irányuló tengeri fuvarozási szerződésekkel kapcsolatos kérdések viszonylag széles körét nemzetközi egyezmény rendezi majd, ugyanez a kérdés úgy is felvethető, hogy ezeket a nemzetközi egyezményben rögzített szabályokat milyen mértékben terjesszük ki a charter partyval igazolt ügyletekre. A tengeri árutovábbítással kapcsolatos ügyletek egységes tengeri fuvarozási jellegére vonatkozó elvi álláspontból egyenesen következik, hogy a két szerződésfajta vonatkozó jogtételeket a lehető legnagyobb mértékben közelítsük egymáshoz, és az egységes szabályozás elvétől csak a charter partyval igazolt ügyletek sajátosságai által feltétlenül indokoltá tett esetek viszonylag szűk körében térjünk el. Az egyezményi rangra emelkedő UNCITRAL tervezetnek tehát egy sor sza-

bálya - és pedig elsősorban a fuvarozói felelősségre vonatkozó rendelkezések - a charter partyval igazolt szerződésekre is alkalmazhatók és a tervezet által nem érintett néhány kérdés is /pl. a fuvardijfizetés, fuvarozói zálogjog/ rendezhető az egységes szabályozás elve alapján. Ugyanakkor például a szerződés lehetetlenülésével és a hajóálláspénz intézményével kapcsolatos egyes részletkérdésekre vonatkozó szabályok már kifejezésre kell, hogy juttassák a két szerződésfajta közötti, tehát a tipuson belül fennálló különbségeket.

2. Az előző kérdéssel bizonyos mértékig összefügg, hogy a meghatározott áru fuvarozására vonatkozó, nagyrészt nemzetközi egyezményben előírt kötelező hatályt mennyiben vigyük át a charter partyval igazolt tengeri fuvarozási szerződésekre. Kifejtettük már /129-130.old./, hogy a fuvarozásra átvett árut ért károkért fennálló felelősség tekintetében semmi sem indokolja a két szerződésfajta eltérő megközelítését és a jelenlegi kettős felelősségi rendszer a jogviták szaporításának és ezzel összefüggésben a járulékos költségek növelésének az irányába hat. A charter partyval igazolt tengeri fuvarozási ügyletek helyes tipizálásából, e szerződés fuvarozási jellegének elismeréséből tehát az következik, hogy a jövőben magyar szabályozás azoknak a nemzeti jogoknak /szovjet, jugoszláv, görög, holland/ a megoldásait kell, hogy kövesse, amelyek sem a szabályozás tartalma, sem pedig annak közens hatálya szempontjából nem tesznek különbséget a két szerződésfajta felelősségi szabályai között.

3. A tengeri fuvarozási szerződéseket konszenzuális ügyletként kell szabályozni, a szerződés tehát - eltérően például a nemzetközi és belföldi vasuti fuvarozási szerződéstől -

a felek megállapodásával kell, hogy létrejöjjön, és pedig függetlenül attól, hogy a megállapodás megkötésével egyidejűleg vagy - ami ennél lényegesen gyakoribb - azt követően a felek kiállítanak-e a szerződés feltételeit tartalmazó és igazoló fuvarokmányt vagy ysem, illetve, hogy ez a fuvarokmány forgatható értékpapírnak minősül-e vagy sem.

4. A fuvarozói felelősségre vonatkozó szabályok tartalmát természetesen a nemzetközi egyezmény szabályaihoz kell igazítanunk. A jelenlegi UNCITRAL tervezet alapján ez tiszta vétkes, kimentő bizonyítási rendszerrel terhelt, és korlátozott felelősséget jelentene. /L. 118-119.old./ Vonatkozik ez a fuvarozási késedelemért fennálló felelősség szabályaira is, amelyeknek, követve az egyezménytervezet megoldását, szintén kogens hatállyal kell bírniok. A fuvarozási szerződés megszegésének azok az esetei, amelyek nemzetközi szintű rendezést nem kapnak, külön speciális szabályokat nem igényelnek és - összhangban hatályos jogunknak a belföldi fuvarozási szerződésekre vonatkozó szabályaival - az általános, illetve a nemzetközi gazdasági kapcsolatok keretében létrejött szerződésekre vonatkozó jogszabályban foglalt /1. 245-246.old./ felelősségi szabályok alapján nyernének rendezést. /Nem látszik célszerűnek tehát például az NSzK jogának azt a megoldását követni, amely szerint a felelősségkorlátozást valamennyi tengeri fuvarozási szerződésből eredő kártérítési igényre alkalmazni kell. L. 140.old./

5. A hajóálláspénzt a már kifejtettekkel összhangban /164-165.old./ felelősségi intézményként, a jogosulti késedelem esetére járó átalánykártérítésként kellene szabályozni, amely átalánykártérítés a nemzetközi gyakorlattal összhangban egyaránt jelentene minimumot és maximumot, azaz a köt-

bért meghaladó kárt ebben a speciális esetben követelni nem lehetne.

A jogosulti késedelemért fennálló, és az átalánykártérítés fizetésében realizálódó felelősséget ugyanakkor függetleníteni kell a szerződésszegő jogosult vétkességétől, azaz semmi esetre sem lenne célszerű a hajóálláspenz fizetésének kötelezettségét a francia, belga, olasz megoldásokhoz hasonlóan /1. 167.old.4.pont/ csak a rakodási idő vétkestullépésének az esetére megállapítani, tekintettel többek között arra is, hogy ezek a szabályozások a nemzetközi gyakorlatban csak nagyon szűk körben élnek. Idegen volna jögunktól azonban az angolszász megoldás követése, amely, mint láttuk /166.old.1.pont/, a fuvaroztatót a rakodási idő betartásának abszolút és feltétlen kötelezettségével terheli és mentesítést, azaz a rakodási idő számításának felfüggesztését csak a szerződésben kifejezetten megjelölt körülmények eredményezhetnek. Marad tehát az érdekkörök megosztása alapján történő kockázatmegosztás /1. a HGB, a skandináv és a jugoszláv tengerhajózási törvény szabályozását a 167.old. 2.pontjában/ és az erőhatalmat mentesítő körülményként előíró görög és lengyel /1. 167.old.3.pont/ megoldás közötti választás lehetősége. A vis maior fogalmának különböző megközelítése és az ebből eredő bizonytalanságok úgy véljük ez utóbbi megoldás ellen szólnak. A szerződő felek érdekei kiegyensúlyozott oltalmának elvével ugyanakkor az érdekkörök megosztásán alapuló megközelítések állnak a leginkább összhangban, és ezek szolgálják a legjobban a kockázat méltányos megosztásának szempontját. Ezek szerint a fuvarozó tevékenységi körében felmerült bármilyen akadály a rakodási idő számítását felfüggeszteni /azaz eredményében a fuvaroztatót átalánykártérítés fizetése alól mentesíteni/, míg a fuvaroz-

tató tevékenységében felmerült akadályokra a hajóálláspénz fizetésének kötelezettje - esetleg bizonyos szűkkörű kivételektől eltekintve - nem hivatkozhatna. Ezeket a szabályokat - éppen úgy, mint a rakodási idő kezdetével, számításával, a hajóálláspénz mértékével, stb. kapcsolatos rendelkezéseket - nem lenne célszerű kötelező erővel felruházni. A nemzetközi kereskedelem jogára általában jellemző diszpozitivitás érintetlenül hagyása mellett szól, hogy a hajóálláspénz intézményének döntően az egész hajó átengedésére vonatkozó ügyletek esetében van jelentősége, /1. V/2.1j./ itt pedig nincsenek adhéziós szerződések, a felek tárgyalási helyzetét a fuvarozási piac mindenkori adottságainak függvényében, de a viszonylagos egyensúly jellemzi. A diszpozitivitás persze azt eredményezi, hogy a terület "clausal law"-ja a gyakorlatban szűk körre szorítja vissza a jogszabályi előírások érvényesülését, éspedig döntően az angolszász modellel épülő szerződéses kikötések javára.

6. A mi szabályozásunkban is viszonylag részletes rendelkezéseket követel a tengeri fuvarozási szerződés teljesítés nélküli megszűnése. A teljesítés nélküli megszűnés mindhárom áttekintett esetének, tehát a szerződés automatikus megszűnésének, /1. 181-199.old./ a jognyilatkozattal történő szerződésmegszüntetésnek /1. 199-202.old./ és a fuvaroztató törvényes elállási jogának /1. 153-158.old./ párhuzamos, egymás melletti tételezése megítélésünk szerint a szabályozást indokolatlanul bonyolulttá tenné, elkerülhetetlenül bizonyos átfedésekre, elhatárolási problémákra és ezzel összefüggésben jogalkalmazási zavarokra vezetne. Az egyes nemzeti jogszabályok által körülírt esetekben fennálló "elállási" /v.ö. 200-201.old./ jog szabályozása az ipso facto szerződésmegszűnés intézménye mellett ezért feleslegesnek tűnik.

Különös szabályokkal tehát a szerződés automatikus, külön jognyilatkozat nélkül bekövetkező megghiusulását kellene rendezni, előírva azokat a mind a fuvarozó, mind pedig a fuvaroztató érdekkörében felmerülő körülményeket és eseményeket, amelyek bekövetkezésük esetén a szerződés megszűnését eredményezik, anélkül, hogy bármelyik felet kártérítési jog illetné meg. Ha az automatikus szerződésmegszűnést eredményező események körét viszonylag szélesen vonjuk meg, a jognyilatkozattal történő szerződésmegszűntetés külön szabályozására nincs is szükség. /V.ö. a francia, a görög és különösen az NDK-beli szabályozással; l. 195-197 és 203. old./ Az ipso facto szerződésmegszűnés mellett szól természetesen az is, hogy ez a megoldás áll összhangban a szerződések általános szabályaival, azzal a tétellel, amely szerint a szerződés objektív lehetetlenülésének a jogkövetkezménye a szerződés külön jognyilatkozat nélküli megszűnése, /Ptk 309.§ /, a tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó különös szabályok tehát voltaképpen a lehetetlenülés általános tételét bontanák ki és részleteznék az ügylet sajátosságainak megfelelően.

Az automatikus szerződésmegszűnés mellett külön szabályozást igényel... a fuvaroztató törvényes "elállási" joga /v.ö. 154-155.old./ az a jogosultság tehát, amely a fuvaroztatót törvény erejéből folyóan illeti meg, és pedig vagy átalánykártalanítás /bánatpénz, "gesetzliches Reugeld", v.ö. a HGB, a görög, szovjet, lengyel, jugoszláv és az NDK-beli törvény szabályozásával; l. 154-156.old./ vagy a fuvarozó által bizonyított kár / v.ö. a francia szabályozással; l. 155.old./ megfizetése ellenében. Az általában a fuvardíj egészében vagy felében meghatározott átalánykártalanítás attól függetlenül jár, hogy a fuvarozónak mennyi volt a tényleges kára, azaz szerzett-e /vagy kellő gondosság kifejtése mellett

szerezhetett volna-e/ helyettesítő rakományt. Helyesebbnek és méltányosabbnak vitathatatlanul a francia típusu megoldás tűnik /v.ö. 157-158.old./, az azonban kétségtelen, hogy ez a kérdés szorosan összefügg az automatikus szerződésmegszűnésre vonatkozó szabályokkal és egyik vagy másik megoldás mellett dönteni csak a szerződés ipso facto megszűnését eredményező események körére tekintettel, annak ismeretében lehet. Ha ugyanis ezeknek az eseményeknek a körét a vis maior egész területére kiterjesztjük /sőt a határvonalak viszonylagos értéke miatt a felróhatóság valamely mozzanatát tartalmazó körülményeket is érintünk/, a német típusu szabályozás a fuvaroztató érdekeit nem sérti súlyosan, a fuvarozónak kellő oldalmat nyújt és egyben hatékonyabban szolgálja a reális teljesítés elvét. Ha viszont a szerződés megszűnését eredményező események körét a vis maior egyes kiemelt, különleges eseteire korlátozzuk, /amint ez jelenleg a nemzeti szabályozások többségében történik/, akkor a törvényes elállási jog szabályozása tekintetében a francia megoldás követése látszik helyesebbnek. Ez utóbbi szabályozás ugyanis elhárítja a fuvarozó alaptalan gazdagodásának veszélyét és egyben a kárenyhítésre is fokozottabban ösztönöz.

A szerződés megszűnésére vonatkozó, alapvetően a kockázatviselést rendező előírásokat - főszabályként - indokolatlan volna kötelező hatállyal felruházni. E szabályoktól a nemzeti jogok tulnyomó többségében el lehet térni, ezért a jövőbeli magyar szabályozásnak is csak az egyes szélsőséges és a felek érdekhelyzetét alapvetően felborító szerződési kikötésekkel szemben kellene korlátokat állítania.

A fenti szabályozási elveket magunk sem tekintjük részleges kodifikációs javaslatoknak, már csak azért sem, mert

azok döntően a tengeri fuvarozási szerződés tartalmával kapcsolatos kérdéseknek csak arra a körére vonatkoztak, amelyekre a tanulmány az áttekintés során kitért. Ez az áttekintés pedig csak szelektív és vázlatos lehetett, mivel igyekeztünk elsősorban az általános összefüggéseknek helyet adni és ezek során annak a kérdésnek figyelmet szentelni, hogy milyen módon és sajátos adottságok mellett érvényesülnek a nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogának e különös területén a jogfejlődés általános vonásai. A tengeri fuvarozási szerződésre vonatkozó különös szabályok összehasonlító áttekintése csak néhány súlypontinak tekintett kérdés /felelősség, hajóálláspénz, teljesítés nélküli szerződésmegszűnés/ kiragadása útján történhetett és egy sor fontos kérdés /pl. fuvardíj, fuvarozói visszatartási és zálogjog/ vizsgálata elmaradt. Ha a nemzetközi gazdasági kapcsolatok komplex és a jogi szabályozás különböző módszereit alkalmazó, tehát különböző jogágakba sorolható heterogén területén belül a tengeri fuvarozási szerződéssel kapcsolatos elméleti és gyakorlati ismereteket a jövőben kevésbé tekintjük periférikusnak és jelentéktelennek, és ha teljesen visszaszorul e jogintézményt valamiféle ismeretlen és kutatást kevésbé érdemlő csodabogárnak tekintő szemlélet, akkor az értekezés alapvető céljait elérte.

L Á B J E G Y Z E T E K

a VIII. fejezethez

- 1/ A magyar külkereskedelem és tengerhajózás szempontjából elsősorban az összehasonlító áttekintésben érintett jogok jutnak szerephez.
- 2/ V.ö. Pp 36o.§ /1/ bek. d./ pont.
- 3 / A hajózásról szóló 1973.évi 6.sz. törvényerejű rendelet döntően igazgatási szabályokat tartalmaz. Kivételt csak a jelzálog alapításáról szóló 3.§ /3/ bekezdése és a közös hajókárt szabályozó 3o.§ jelent.
- 4/ A 3/196o.KPM sz.rendelettel kiadott és a 4/1968.Korm.sz. rendelettel módosított Vasuti Árufuvarozás Szabályzata; a 26/196o.Korm.sz.rendelettel kiadott és a 6/1968.Korm.sz.rendelettel, valamint a 44/1974.MT rendelettel módosított Gépjármű Fuvarozási Szabályzata; az 1/1957.KPM sz. rendelettel kiadott és az 5/1968.Korm.sz.rendelettel módosított Hajózás Árufuvarozási Szabályzata. E szabályozások részleteiről l. Baczonyi-Isépy-Uhlyarik: i.m.
A Ptk diszpozitiv de nem "permissziv" szerepéről a fuvarozási szabályzatok tekintetében l. Kemenes Béla: A belföldi árufuvarozás és szállítmányozás időszerű problémái, Szeged, 1973.
- 5/ V.ö. Martonyi János: A fuvarozói felelősség kombinált árufuvarozásnál, Jogtudományi Közlöny, 1975 febr. 96-98.old.
- 6/ A gazdaságirányítási rendszer és a polgári jogi intézmények kapcsolatát, a gazdasági reformok hatását átfogóan elemző, a szerződési rendszer egységének tételét a kodifikáció számára megalapozó és kifejtő irodalomból l. Eörsi Gyula: A gazdaságirányítás új rendszerére áttérés jogáról, Budapest, 1968, különösen a 134-15o.old.; Csanádi György: A szerződési rendszer továbbfejlődésének problémái /Jogi kérdések az új gazdaságirányítás köréből/ Budapest, 1967; Harmathy Attila: A szerződéses rendszer típusproblémáiról /Jelentés a szerződések rendszerének vizsgálatáról, MTA Állam- és Jogtudományi Intézete/ Budapest, 197o, különösen

a 109. és következő old.; Világhy Miklós: Áruviszony és polgári jog, Állam és Jogtudomány, 1968, 3.sz. 461-465.old.; Sárközy Tamás: Indirekt gazdaságirányítás, vállalati árutermelés és a tulajdonjog, Budapest, 1973, különösen a 143-154.old.; Eörsi Gyula: Összehasonlító polgári jog, 193-209.old.; Vékás Lajos: i.m. 193-244. old.

- 7/ L. a külkereskedelemről szóló 1974.évi III.törvény 2.§ /2/ bekezdését.
- 8/ L. az 1977.évi IV. törvény miniszteri indokolását. /Negyedik rész I.Cim /
- 9/ Az angol jogban például a Headley v. Baxendale döntésben rögzített, már említett / 1. IV/2-3.old. 11. lj./ tételek állítanak korlátokat, a francia Code Civil 1150.cikke a károkozót csak az előrelátható /"qui ont été prévus"/ károk megtérítésére kötelezi. Az NDK 1976-ban hozott, a nemzetközi gazdasági szerződésekről szóló jogszabálya szerint az előre nem látható károk nem térítendőek meg, / 297.§ /, a csehszlovák nemzetközi kereskedelmi törvénykönyv 254.§ /2/ bekezdése szerint pedig sem a közvetett, sem pedig azokat a károkat nem kell megtéríteni, amelyeket a szerződésszegő a szerződésszegés rendes következményeként nem láthatott előre. A lengyel polgári törvénykönyv 361.cikkének 1.§-a szerint a kártérítésre kötelezett személy csak a károkozó magatartás rendes következményeiért felelős.
- 10/ ÁSZF 67/D § /6/ bekezdés. V.ö. Szász Iván: A KGST Általános Szállítási Feltételek felelősségi rendszerének továbbfejlesztése, Jogtudományi Közlöny, 1976.márc. 128.old.; Rozenberg, M.G.: A KGST-tagországok szervezetei közötti külkereskedelmi adásvételi /szállítási/ szerződésekből eredő felelősség. /Magyar Kereskedelmi Kamara, Külkereskedelmi Jogi Dokumentációk, 5. Füzet/ Budapest, 1976, 28. és 50-51.old.

F E L H A S Z N Á L T M Ű V E K J E G Y Z É K E

- Abraham, L.: Das Seerecht, Berlin-New York, 1974
- Anson, W.: The principles of the English law of contract, Oxford, 1964
- Baczonyi Zoltán-Isépy István-Uhlyarik György: Árufuvarozási jog, Budapest, 1974
- Batiffol, H.: Traité élémentaire de droit international privé, Párizs, 1959
- Benyovits Lajos: Tengeri magánjog, 1912
- Brósz Róbert-Pólay Elemér: Római jog, Budapest, 1974
- Buttler, E.-Quigley, J.: The Merchant Shipping Code of the USSR /1968/, London, 1970
- Cadwallader, F.: The shipowner's Indemnity, Journal of Business Law, 1972 július és október
- Capelle, K.: Die Frachtcharter in rechtsvergleichender Darstellung, Hamburg, 1940
- Chauveau, P.: Traité de droit maritime, Párizs, 1958
- Cheshire, G-Fifoot, C.: The law of contract, London, 1964
- Cheshire, G-Fifoot, C.: The law of contract, London, 1969
- Colinvaux, R.-McGuffie, K.: Carver's Carriage by Sea, London, 1971
- Csanádi György: A szerződésszegés a Ptk tervezetében, Jogtudományi Közlöny, 1958, június
- Csanádi György: A szerződési rendszer továbbfejlesztésének problémái, Budapest, 1967
- Csanádi György: Polgári jog, Budapest, 1969
- Cuffley, C.: Ocean freights and chartering, London, 1972
- David, R.: A jelenkor nagy rendszerei, összehasonlító jog, Budapest, 1977
- Dietrich, H.: Internationale Schiedsvereinbarungen vor amerikanischen Gerichten, Rabels Z. 1976, 1.sz.
- Echevarria Rivera, L.: El transporte marítimo, Pamplona, 1973
- Ehrenzweig, A.: Private international law, Leyden, 1974
- Enderlein, F.: Törvényt alkottak a nemzetközi gazdasági kapcsolatok szabályozásáról az NDK-ban, Jogtudományi Közlöny, 1977. június

- Eörsi Gyula: A tervszerződések, Budapest, 1957
- Eörsi Gyula: A jogi felelősség alapproblémái, a polgári jogi felelősség, Budapest, 1961
- Eörsi Gyula: A gazdaságirányítás új rendszerére áttérés jogáról, Budapest, 1968
- Eörsi Gyula: A skandináv jogról és jogtudományról, Budapest, 1974
- Eörsi Gyula: A nemzetközi kereskedelmi szokásról, Külgazdaság, 1974/5
- Eörsi Gyula: Összehasonlító polgári jog, Jogtipusok, jogcsoportok és a jogfejlődés utjai, Budapest, 1975
- Eörsi Gyula: Elkészült az UNCITRAL Egységes Vételi Törvénytervezete, Külgazdaság, 1976/12
- Eörsi Gyula: Jog- gazdaság- jogrendszer-tagozódás, Budapest, 1977
- Friedman, W.: Legal theory, London, 1960
- Gierke: Handelsrecht und Schifffahrtsrecht, Ny-Berlin, 1958
- Goldstajn, A.: International conventions and standard contracts as means of escaping from the application of municipal law I. /Sources of the law of international trade/, London, 1974
- Graveson, R.H.: The conflict of laws, London, 1969
- Harmathy Attila: A szerződéses rendszer típusproblémáiról /Jelentés a szerződések rendszerének vizsgálatáról, MTA Állam- és Jogtud. Int. /, Budapest, 1970
- Harmathy Attila: Felelősség a közreműködőért, Budapest, 1974
- Hidas János: Új típusú értékállandósági kikötések, Külgazdaság, 1975/7
- Holowinski, J.T.: Befrachtung, Rostock, 1965
- Honnold, I.: The influence of the law of international trade on the development and character of English and American commercial law /Sources of the law of international trade/, London, 1964

- Hontvári Mátyás: A nemzetközi adásvételre irányadó jog,
Magyar Jog, 1972 október, 1973 január, 1973 október
- Jackson, D.C.: The "conflicts" process, New York-London, 1975
- Juhász Endre: A külkereskedelemtől szóló 1974 évi III. tör-
vényről és a végrehajtásról rendelkező jogszabá-
lyokról, Külgazdaság, 1975/5
- Kaden, E.H.: Zufall und höhere Gewalt im deutschen, schweize-
rischen und französischen Recht, Rabals Z. 1967, 4.sz.
- Katona Péter: Általános adásvételi feltételek érvényessége,
Külgazdaság, 1975/6
- Kejlin, A.D.: Transportnoje pravo SzSzsZR i kapitaliszticesz-
kih sztran, Moszkva, 1938
- Kejlin, A.D.: Szovjetszkoje morszkoje pravo, Moszkva, 1954
- Kemenes Béla: A belföldi árufuvarozás és szállítmányozás i-
dőszerű problémái, Szeged, 1973
- Kreskay Ferenc: A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény
alapján /kandidátusi értekezés/, Budapest, 1966
- Landferman, H.G.: AGB-Gesetz und Auslandsgeschäfte, Recht der
internationalen Wirtschaft, 1977/8
- Lando, O.: The EC Draft Convention on the law applicable to
contractual and non-contractual obligations, Rabals Z.
1974, 1.sz.
- Lando, O.: The interpretation of contract in the conflict of
laws, Rabals Z. 1974, 2-3.sz.
- Lorenz-Meyer: Reeder und Charterer, Hamburg, 1961
- Löwe, W.-Westphalen, F.-Trinkner, R.: Kommentar zum Gesetz zur
Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbe-
dingungen, Heidelberg, 1977
- Lukács Endre: Kötbér a tőkés relációju külkereskedelemben,
Külgazdaság, 1976/3
- Lunz, L.: Internationales Privatrecht, Allgemeiner Teil, Berlin
1971

- Lunz, L.: Internationales Privatrecht, Besonderer Teil, Berlin 1962
- Mádl Ferenc: Külkereskedelmi monopólium, nemzetközi magánjog, Budapest, 1966
- Mádl Ferenc: Új szakasz a magyar nemzetközi magánjogban? Állam- és Jogtudomány, 1968. 2.sz.
- Mádl Ferenc: Vivódás a valósággal a nemzetközi magánjogban, Állam- és Jogtudomány, 1969. 1.sz.
- Makovszkij, A.: Kommentarij k kodekszu targovava moreplavanyija szajuza SzSZR, Moszkva, 1973
- Mangold József: Gyakorlati kérdések a nemzetközi szállítmányozási és fuvarozási jog köréből /Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben/, Budapest, 1957
- Markianos, D.J.: Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, Hamburg, 1960
- Marston, G.: The cancelling clause in charter parties, Journal of Business Law, 1969. július
- Marton Géza: A római magánjog elemeinek tankönyve, institúciók, Budapest, 1957
- Martonyi János: A fuvarozói felelősség kombinált árufuvarozásnál, Jogtudományi Közlöny, 1975. február
- Martonyi János: Kísérletek megbízási típusú ügyletek jogának egységesítésére, Jogtudományi Közlöny, 1977. március
- Martonyi János: A fórumválasztás érvényessége az angol-amerikai joggyakorlat újabb fejleményeinek tükrében, Külgazdaság, 1977/12
- Maskow, D.: Neue Regelung des internationalen Wirtschaftsverträge in der DDR, Recht des internationalen Wirtschaft, 1976/12
- MaGuffie, K.-Fugeman, P.-Gray, P.: Admiralty Practice, London, 1964
- MaNair, A.-Watts, A.: The legal effects of war, Cambridge, 1966
- Meadows, H.: The Limits to Growth, New York, 1972
- Mocatta, A.-Mustill, M.-Boyd, S.: Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, London, 1974

- Móra Imre: A tengeri hajóstársaság felelőssége a fuvarozás-
ra átvett áruért /Jogi problémák a nemzetközi ke-
reskedelemben/, Budapest, 1957
- Morris, J.H.: Dicey and Morris on the conflict of laws, London,
1967
- Morris, J.H.: Cases on private international law, Oxford, 1968
- Nagy Ferenc: A magyar tengerjog, Budapest, 1894
- Nagy Ferenc: Törvényjavaslat a tengeri magánjogról, Budapest,
1909
- Niboyet, J-P.: Cours de droit international privé français,
Párizs, 1949
- Planiol-Ripert: Traité élémentaire du droit civil, Párizs,
1926
- Poor, W.: American law of charter parties and ocean bills of
lading, New York, 1968
- Prüssmann, H.: Seehandelsrecht, München, 1968
- Puchta, K.F.: Die Gencon-Charter, Hamburg, 1968
- Raape, L.: Internationales Privatrecht, Berlin/Frankfurt, 1955
- Rabel, E.: The conflicts of laws, Chicago, 1950
- Rabel, E.: Das Recht des Warenkaufes, Ny-Berlin, 1957
- Raiser, G.: Das Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen,
Bad-Homburg v.d.H., 1961
- Ramberg, J.: Cancellation of contracts of affreightment,
Göteborg, 1970
- Réczei László: Nemzetközi magánjog, Budapest, 1960
- Ripert, G.: Traité de droit maritime, Párizs, 1950/1953
- Rodiere, R.: Traité general de droit maritime, Párizs, 1967
- Rowles, D.: Reversing the Arrived Ship, The Journal of Business
Law, 1974 október
- Rozenberg, M.G.: A KGST tagországok szervezetei közötti kül-
kereskedelmi adásvételi /szállítási/ szerződésekből
eredő felelősség, Budapest, 1976
- Sárközy Tamás: Indirekt gazdaságirányítás, vállalati áruterme-
lés és a tulajdonjog, Budapest, 1973

- Sawy, A.: Croissance zero ? Párizs, 1973
- Schlegelberger, F.-Liesecke, R.: Seehandelsrecht, Berlin, 1959
- Schmeding, J.G-A.: Zur Bedeutung der Rechtswahl im Kollisionsrecht, Rabels Z. 1977 2.sz.
- Schmitthoff, C.: The sources of the law of international trade, its growth, formulation and operation /Sources/, London, 1964
- Schmitthoff, C.: The export trade, London, 1969
- Schnitzer, A.: Handbuch des internationalen Privatrechts, Basel, 1957
- Schnitzer, A.: Vergleichende Rechtslehre, Basel, 1961
- Silberberg, H.: The Doctrine of Fundamental Breach Revisited, Journal of Business Law, 1971. július és október
- Sotiropoulos, P.: Die Beschränkung der Reederhaftung, Berlin, 1962
- Summerskill, M.: Laytime, London, 1973
- Sutton, R. -Shannon, N.: Chalmer's Sale of Goods Act, London, 1945
- Szabó Imre: A jogösszehasonlítás szocialista elmélete, Budapest, 1975
- Szász Iván: A KGST Általános Szállítási Feltételek, Egységes törvény a nemzetközi kereskedelemre, Budapest, 1974
- Szász Iván: A KGST Általános Szállítási Feltételek felelősségi rendszerének továbbfejlesztése, Jogtudományi Közlöny, 1976 3.sz.
- Szászy István: Az európai népi demokráciák nemzetközi magánjoga, Budapest, 1962
- Szászy István: A külkereskedelmi ügyletek szabályozása a szocialista országokban, Állam- és Jogtudomány, 1969 1.sz.
- Szászy István: Jogszabályösszeütközések, Budapest, 1973
- Tiberg, H.: The law of demurrage, London, 1960
- Világhy Miklós-Eörsi Gyula: Magyar polgári jog, Budapest, 1962
- Világhy Miklós: Bevezetés a nemzetközi magánjogba, Budapest, 1966

Világhy Miklós: Áruviszony és polgári jog, Állam- és Jogtudomány, 1968 3.sz.

Vischer, F.: Das neue Restatement "Conflict of Laws", Rabels Z. 1974 1.sz.

Vásáry István: A hajófuvarlevéllel kapcsolatos néhány jogi kérdéstről / Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben / Budapest, 1957

Vékás Lajos: A szerződési rendszer fejlődési csomópontjai /kandidátusi értekezés, Budapest, 1975/

Weber, W.: Die Allgemeine Geschäftsbedingungen, Berlin, 1967

Wright, R.: Legal essays and addresses, Cambridge, 1939

Wüstendörfer, H.: Neuzeitliches Seehandelsrecht, Tübingen, 1950

Zweigert, K.-Kötz, H.: Einführung in die Rechtsvergleichung auf dem Gebiete des Privatrechts, Tübingen, 1969

BIRÓSÁGI HATÁROZATOK MUTATÓJA^{+/}

Aaby's Redery A/S v. Lep Transport /1948/	VI/1
Agrimex Hungarian Trading Co. v. Sociedad Financiera de Bienes Raices S.A. /1960/	172,V/5
Air Transport Associates v. United States /1955/	III/12
Albert D.Gaon and Co. v. Société Interprofessionnelle des Olegineux Fluides Alimentaires /1960/	VI/2
Aldebaran Compania Maritima SA v. Aussenhandel AG /The Darrah/ /1976/	174,V/6
Alexander v. Aktieselskabet Hansa /1820/	V/2
The Alhambra /1881/	IV/2
Alma Shipping Co. v. Salgaoncar e Irmaos /1954/	V/7
American Trading and Production Corp. v. Shell International Marine Ltd/The Washington Trader, 1972/	VI/3
D'Amico Mediterranean Pacific Line Inc. v. Proctor and Gamble Manufacturing Co. /1975/	V/1,2
Andrews v. Moorhouse /1814/	VI/5
Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co. /1857/	III/14
Arden SS Co. v. Mathwin /1912/	IV/6
Arden SS Co. v. Weir /1905/	IV/6
The Assunzione /1954/	VII/4
Athamas /Owners/ v. Dig Vijay Cement Co. /1973/	IV/2

^{+/} a mutató csak az angolzász döntéseket tartalmazza.

Bailey v. Manufacturers' Lumber Co. /1915/	V/3
Bank Line v. Capel and Co. /1919/	VI/2
Baumwoll v. Gilchrest /1892/	II/8
Bisso v. Inland Waterways Corp. /1954/	III/12
Blackburn Bobbin Co. v. Allen /1918/	VI/1
Bonyton and Others v. Commonwealth of Australia /1951/	VII/4
Bottomley v. Forbes /1838/	III/9
The Brabant /1965/	III/16
Bradford v. Williams /1872/	IV/7
British Movietonews v. London and District Cinemas /1951/	III/6
Bruce v. Nicolapulo /1855/	IV/6
Bryne v. Schiller /1871/	VI/5
Burton v. English /1883/	III/10
Carapanayoti and Co. v. E.T.Green Ltd /1958/	VI/2
Chandler v. Webster /1904/	VI/4
Chantiere Navale Triestina v. Russian Sovjet Agency /1925/	IV/6
Charterhouse Credit Co.Ltd v. Tolly /1963/	III/7
Christie and Vesey v. Helvetia N.V. /1960/	III/10, IV/2
Clinck v. Hickie /1899/	V/7
Clipsham v. Vertne /1843/	IV/4
Coast Lines Ltd v. Hudig and Veder Chartering NV /1971/	III/16

Cohn v. Limerick SS Co. /1918/	VI/5
Compagnie Tunisienne de Navigation v. Compagnie D'Armement Maritime SA /1970/	218,VII/2,VII/4
Compania Naviera Azuero v. British Oils and Cake Mills /1957/	V/7
Constantine Line v. Imperial Smelting Corp. /1942/	VI/4,VI/5
Corkling v. Massey /1873/	IV/1
Cricklewood Property and Investment Trust Ltd. v. Leighton's Investment Trust /1945/III/7	
Crossmann v. Burill /1900/	V/3
Czarnikow v. Koufos /1969/	139,IV/3,IV/4
Dahl v. Nelson /1881/	III/5,IV/2
Davies v. Garret /1980/	III/10
Denny, Mott v. Fraser /1944/	III/6
Dias Compania Naviera SA v. Louis Dreyfus Corp. /1977/	V/7
Dickson Irmaos and Cia v. Chase National Bank /1944/	III/9
The Dunbeth /1897/	III/10
The Elisa Lines /1905/	VI/3
Erte Railroad Co. v. Tomkins /1938/	V/3
Feather Stone v. Wilkinson /1873/	IV/3
Federal Commerce and Navigation Co. Ltd v. Tradax Export /The Maratha Envoy 1977/	V/5

Fibrosa v. Fairbarn /1943/	194,VI/4
Freeman v. Taylor /1831/	III/5,IV/2
Geipel v. Smith /1872/	III/5,VI/1
The Glendarroch /1894/	IV/2
The Glidden Co. v. Hellenic Lines Ltd /The Hellenic Sailor,1970/	VI/3
Glynn v. Margetson /1893/	92
Godard v. Gray /1870/	IV/7
Goods v. Oregon Short Line Railroad Co./1922/	III/12
Grace and Co. v. Hansen /1920/	V/3,V/4
Grant v. Coverdale /1884/	IV/6
Gunnstein and Co. v. Jensen,Krebs and Nielsen /1977/	VI/4
Hadji Ali Akbar v. Anglo-Arabian Co. /1906/	92
Hain SS Co. v. Tate and Lyle /1941/	III/14,IV/5
Hall v. Paul /1914/	IV/2
Harbitt's "Plasticine" Ltd. v. Wayne Tank and Pump Co.Ltd /1852/	III/8
Harries v. Edmonds /1845/	IV/7
Harrison v. Wright /1811/	IV/7
Harwick Game Farm v. Suffolk Agricultural and Poultry Producers'Ass.Ltd /1966/	III/7
Headley v. Baxendale /1854/	13 7,IV/2,IV/3
Heiskell v. Furness Withy and Co. /1925/	IV/1

Hellenic Lines v. Maple Leaf Milling /1951/	VI/3
Hellenic Transport SS Co. v. Archibald McNeil and Sons Co. /1921/	VI/2
Henriksens Rederi AS v. T.H.Z.Rolimpex /1972/	VI/4
Herne Bay Steamboat v. Hutton /1903/	III/5
Holman v. Peruvian Nitrate Co./1878/	III/9
Hongkong Fir Shipping Co. v. Kawasaki Kisen Kaisha /1962/	IV/4
The Hoop /1799/	VI/1
Howell v. Coupland /1867/	VI/1
Hulthen v. Steward /1903/	V/5
Hutton v. Warren /1836/	III/9
Ionian Navigation Co.Inc. v. Atlantic Shipping Co. /The Loucas N,1970/	V/6
Jackson v. Union Marine Insurance /1874/	III/5,VI/2
Jacobs v. Credit Lyonnais /1884/	VI/1
James Finnlay and Co. v. Kwik Hoo Tong /1929/	IV/7
Karsale /Harrow/Ltd. v. Wallis /1956/	92
The Katy /1895/	V/7
Kawasaki Steel Corp. v. Sardoil S.P.A./1977/	VI/3
Kay v. Field /1883/	IV/6
Kidston v. Moncean /1970/	IV/4
Krell v. Henry /1903/	III/5,III/7
Kum v. Wah Tat Bank Ltd /1970/	III/9

Le Blanche v. L.and N.W.RY. /1876/	IV/3
Leeds Shipping Co. v. Société Francaise Bunge /1958/	IV/7
Leonis v. Rank /1908/	172
Lilley v. Doubleday /1881/	IV/5
The Madelaine /1967/	IV/2
Manchester Trust v. Furness /1895/	II/8
The Marathon /1879/	III/10
Maritime National Fish v. Ocean Trawlers /1935/	VI/4
McCutcheon v. David Macbrayne Ltd /1963/	III/7
McLean v. Fleming /1871/	IV/7
Metals and Ropes Co.Ltd. v. Filia Compania Limitada /The Vastric,1966/	V/6
Metropolitan Water Board v. Dick,Kew and Co. /1918/	III/7
Molière SS Co. v. Naylor /1897/	V/7
The Moorcock /1889/	88,III/5
Morrison v. Shaw,Sevill /1916/	IV/5
Mudie v. Strick /1909/	III/11
Mollett v. Robinson /1872/	III/9
N.Y.Central Railroad Co. v. Lockwood /1873/	III/12
Nea Tyhi Maritime Co.Ltd of Pireus v. Com- pagnie Grainière S.A. of Zürich/1975/V/6	
Nelson v. Dundee East Coast SS Co./1907/	IV/3

Nelson v. Nelson Line /1908/	V/6
The Nizetty /1959/	IV/1
Norden S.S.Co. v. Dempsey /1876/	III/9
Ocean Tramp Tankers Corp. v. Sovfracht /The Eugenia, 1963/	189, III/6, VI/2 VI/3, VI/4
Oceanic Steam Navigation Co. v. Corcoran /1925/	III/19
Oldendorff v. Tradax Export /1973/	172, V/5
Oppenheim v. Russel /1802/	III/9
Paradine v. Jane /1647/	85, 86
The Parana /1877/	IV/4
Paterson Steamships v. Canadian Wheat /1934/	IV/2
The Penelope /1928/	VI/4
Pinch and Simpson v. Harrison, Whithfield and Co. /1948/	IV/6
Re Polemis and Furness, Withy /1921/	IV/6
Poslethwaite v. Freeland /1880/	IV/6
President of India v. Metcalfe /1970/	III/15
Produce Brokers Co. v. Olympia Co. /1916/	III/9
Randall v. Lynch /1810/	V/2
Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture /1963/	V/7, VI/4
Rederi A/S v. Müller und Co. /1927/	IV/8
Renton G.H. and Co. v. Palmyra Trading Corp. /1957/	III/13

Reynolds v. Tomlinson /1896/	IV/2
Re Richardson and Samuel /1898/	III/11
Rodocanachi v. Mulburn /1886/	III/14
Ropner v. Stoate, Hosegood /1905/	III/9
Sanday v. Keighley, Maxted /1922/	IV/1
The Sandgate /1930/	V/4
Scaramanga v. Stamp /1880/	III/10
Scott v. Irving /1830/	III/9
Scherk v. Alberto Culver Co. /1974/	VII/1
Sewell v. Corp. /1824/	III/9
Société Cooperative Suisse v. La Plata /1947/	VI/1
Société Franco-Tunisienne D'Armement v. Sidermar S.P.A./The Massalia, 1960/	VI/2, VI/6
Sofial S.A. v. Ove Skou Rederi /The "Helle Skou", 1976/	V/7
Stag Line v. Foscolo, Mango /1932/	III/11, III/13
Steel v. State Line Steamship Co./1877/	III/10
Stephen v. Harris /1887/	V/7
Ströms Aktiebolag v. Huttchinson/1905/	IV/3, IV/7
Suisse Atlantique Société d'Armement Maritime S.A. v. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale /1966/	93, 94, III/8
Swift v. Tyson /1842/	V/3

Tamplin F.A. SS Co. v. Anglo-American Co. /1916/	VI/2
Tancred v. Steele /1890/	III/9
Tatem v. Gamboa /1939/	VI/2
Taylor v. Caldwell /1863/	85,86,III/4
Texas and Pacific Railway co. v. Reiss /1902/	III/10
Thai-Europe Tapioca Service Ltd. v. Government of Pakistan /The "Harmattan",1976/	V/5
Tiis v. Byers /1876/	V/2
Thorley v. Orchis SS.Co.Ltd./1907/	91,IV/5
Todd v. Reid /1821/	III/9
Touteng v. Hubbard /1802/	VI/1
Trade and Transport Inc. v. Iino Kainn. Kaisha Ltd /1972/	VI/1
Transatlantic Financing Corp. v. U.S.A. /The "Christos",1966/	VI/3
The Tres Flores /1972/	V/5
Tsakiroglou and Co. v. Noblee Thorl GmbH /1962/	189
Tully v. Howling /1877/	IV/2
Union of India v. Compania Naviera Aelons /1964/	V/7
Universal Cargo Carriers v. Citati /1957/	IV/2
Varnish v. Kheti /Owners/ /1949/	III/13
Victoria v. Newman Industries /1949/	IV/3
Vita Food Products Inc. v. Unus Shipping Co. Ltd /1939/	218,VII/2

The Waggon Mound v. Morts Dock and Engineering Co./1911/	IV/3
Warren v. Peabody /1849/	III/11
Wehner v. Dene SS /1905/	II/8
Weir v. Union SS Co./1900/	II/8
Yeoman Credit Ltd v. Apps /1962/	III/7