

Az új nemzetközi vasuti egyezmény.

1928 október elseje jelentős dátuma a nemzetközi forgalmi jog történetének. Ezen a napon lépett hatályba az 1924 tavaszán Bernben tartott tanácskozásokban megalkotott új nemzetközi vasuti egyezmény és ezzel az egységes fuvarozási jog gondolata, amely 1874-ben két svájci ügyvéd, de Seigneux és Christ utópisztikus ötleteként merült fel, szinte maradék nélkül valósággá vált.

A vasuti áru fuvarozás tárgyában létrejött nemzetközi egyezmény a szakjogász partikuláris érdeklődésén túl, két szempontból vizsgálendő és ítélandó meg: a nemzetek közötti áru forgalom és a nemzetközi forgalmi jog fejlődése szempontjából.

Már az 1890. október 14-én létesített Berni Egyezmény (B. E.) hatalmas lépés volt a nemzetek közötti vasuti forgalom egységesítése irányában és pusztán keletkezése tényével nemcsak a népek közötti árucseré, hanem az európai államok fuvarozási jogának új korszakát nyitotta meg. Az új Nemzetközi Egyezmény (N. E.) újabb jelentős állomás a technikai és jogegység haladási irányában: életbelépése óta az európai szárazföldet egységes technikai készséggel berendezett és azonos törvénnyel szabályozott forgalmi vonalak hálózzák be.

A N. E. 2. cikkében a gépkocsijáratokat és hajózási vonalakat is bevonja az egyezménnyel szabályozott forgalmi közösségbe. E rendelkezés jelentősége sokkal több mint a szerkezeti novum érdekessége, a vasuti jog uralmának e kiterjesztésében ott szunnyad már egész világot átfogó egységes forgalmi jog csirája. A távlat határtalan: a technika fejlődésével a gözmozdony eltűnhetik a fuvarozási eszközök sorából, de az a gondolat, amely a vasuti közlekedésen felépülve intézményesítette a forgalmi jog egységét, megfinomodva és átalakulva tovább fog élni és fejlődni a közlekedési eszközök fejlődésével.

A forgalmi egységre való törekvés azonban nem öncél. Gazdasági és jogi szempontból az egységes szabályok gyűjteménye akkor nyer valóságos értéket, ha a partikuláris jogok darabosabb intézkedéseivel és a megelőző jogállapottal szemben egyuttal haladottabb, könnyebben kezelhető, a hiányolt szükségletet teljesebben kielégítő rendszert teremt. Ebből a szögből nézve is megállapítható, hogy a N. E. sok szerencsés újítást hozott, bár az objektív bírálat itt súlyos kifogásokat emelhet, különösen azért, mert szabályai számos vonatkozásban a fuvarozó közönség érdekei szempontjából jelentős megszorításokat, — ha a jog fejlődését, a szerződő felek érdekeinek lehető igazságos kiegyenlítésében látjuk — a gazdasági és jogi haladással ellentétes irányban való visszafejlődést mutatnak.

Alig van jogterület, amely oly kevésbé kívánná meg, sőt amely oly kevésbé tudná elviselni a szabályozás állandóságát, mint a vasuti fuvarozási jog területe. Technikai újítások, a gazdasági viszonyok átalakulása, a kereskedelmi élet változásai, új szükségleteket és a szükségletek kielégítésének új

formáit kívánják meg. Bár a N. E. elvi elgondolásához és céljához képest nem kívánt más lenni, mint a Berni Egyezmény egy korszerűen javított és továbbfejlesztett novellája, a háború óta megváltozott viszonyok oly elevenen nyomták reá bélyegüket, hogy a szerkezetében és részleteiben való tüzetes átdolgozás eredményeként, mint egészében és részleteiben is önálló és eredeti alkotás jelentkezik.

Szerkezetét illetően a régi Berni Egyezménytől jelentősen különbözik, annyiban, hogy míg a régi Egyezményben az összes szakaszok összefüggő egészet alkottak, addig a N. E. négy fejezetre tagolva csoportosítja szabályait. Szerkezeti novuma az is, hogy nem konstituál végrehajtási határozmányokat, — ezek anyagát a törvény szövegébe szötte bele.

Messzeható — már említett — ujtás, hogy az Egyezmény területi hatálya *gépkocsik* vagy *hajójáratok* nyilvántartott vonalaira is kiterjeszthető. Miután ezek a járművek gazdasági szerepüket és biztonságukat illetően változatosabb skálát mutatnak, mint a vasutak, felvételük szigorubb feltételektől van függővé téve.

A fuvarozásból kizárt tárgyak tekintetében jelentős újítás, hogy a nagyértékű, u. n. „*drágaság*“ jellegű tárgyak, amelyek azelőtt a szállításból ki voltak zárva, most minden korlátozás nélkül szállíthatók. A „*drágaság*“ jogi fogalma a vasuti jogban, különösen a háborus időkben, számos nehézséget okozott, — a N. E. megoldása ebben a vonatkozásban tiszta helyzetet teremt.

Részletes kazuisztikával tárgyalva, kiépíti a *fuvardij-pótlék* intézményét. A fuvardijpótlék par excellence vasutjogi intézmény, de jogi természetét vizsgálva, sok általános magánjogi tanulságra utal. Lényegében civilis természetű szankció, amelyet az irodalomban egyesek törvényes birságnak, mások viszont szerződéses kötbérnek tekintenek. Kétségtelen, hogy a jogi dogmatika akármelyik osztályába skatulyázzuk is, gyakorlati jelentősége abban jelentkezik, hogy a feladót szerződéses kötelezettsége teljesítésére sarkalja. A teljesítésre hajtó impulziv erején kívül másik célja az, hogy a nehezen konstruálható és a joggyakorlat által amugy is elszintelenített kártérítési igény helyett — vétkesség bizonyítása és károkozás kimutatása nélkül — a kártérítés mérvének számszerűleg előre meghatározott összegével kielégitse a jogosult érdekeit. A fuvardijpótlék tehát csupán egy többletet jelent a szerződészegés következményei sorában. De ez a többlet közvetlenebb, az általános szankciónál likvidebb, feltétlenebb, beállása pedig gyorsabb lévén, az általános következményekkel szemben erősebben és érzékenyebben hat a teljesítés kikényszerítése érdekében.

A B. E. szerint a feladó felelős volt a csomagolás elismert hiányából, továbbá annak fel nem ismerhető hibáiból eredő következményekért. A N. E. továbbmenőleg felelőssé teszi a feladót, a csomagolásnak a fuvarlevélen el nem ismert, külsőleg felismerhető hiányosságaiért is, feltéve, hogy a vasut a hiányosságokat bebizonyítja. Materiálisan ez a felelősség *aequi-*

parálható az elismert hiányokért való felelősséggel, az eltérés ott kezdődik, hogy elismerés hiányában a vasut köteles bizonyítani. Az új rendszer szerint tehát a feladó elvileg felelős a csomagolás minden hiányaért, akár elismerte azokat, akár nem és tekintet nélkül arra, hogy a hiányok konstatálhatók voltak vagy nem.

A B. E. hatálya idején nehéz kérdés volt annak eldöntése, hogy *téves fuvardíjszámítás* esetén ki a visszafizetésre jogosult, illetve kötelezett. A B. E. kitért a kérdés határozott megválaszolására elől, a N. E. azonban részletes szabályozást ad és megállapítja, hogy a visszatérítésre kötelezett a feladó, ha a fuvarlevél nem váltatott ki, vagy ha a bérmentesítési nyilatkozat értelmében elvállalt költségek és díjak forognak szóban. Ha a fuvarlevelet kiváltották, a bérmentesítési nyilatkozat értelmében a feladót terhelő költségeken túl mutatókozó különbözetet az átvevő tartozik megfizetni. A többlet visszakövetelése azt illeti meg, aki a fizetést teljesítette.

A *fuvarozási határidők* tekintetében a N. E. semmi változást nem hoz: e határidők azonosak a B. E. végrehajtási határozmányaiiban megállapítottakkal. A változás hiánya olyan negatívum, amely méltán eshetik kifogás alá. A technika haladásával a vasúti közlekedés jelentősen fejlődött, kétségtelen tehát, hogy az évtizedes nivón megrögzített határidők a vasut érdekeit jelentősen és indokolatlanul kedvezményezik.

A B. E. uralma idején számos per feneklett meg azon a homályos rendelkezésen, amely az *átvevőnek a kiszolgáltatáskor* érvényesülő *kötelezettségeit* szabályozta. A vita itt rendszerint akörül forgott, hogy az átvevőnek a kiszolgáltatáskor mit kell megfizetnie: az egyik nézet szerint csak a fuvarlevélben feltüntetett összegekért felel, míg a másik felfogás szerint a fuvarozási szerződésből eredő összes követelések kiegyenlítésére köteles. A N. E. új szövegezése a vitát elszegi, kétségtelenül kifejezve azt, hogy az átvevő mindazon követeléseket megfizetni tartozik, amelyek a fuvarlevélből kiténnek, tehát egyrészt semmivel sem többet, mint ami a fuvarlevél objektív tartalmából elébe tárul, másfelől azonban nemcsak az ott számszerűleg kiirt „összeget“, hanem mindazon követelést, amely a fuvarlevélből közvetlenül vagy közvetve -- a díjszabásokra vagy egyéb szabályokra való utalással -- jelentkezik.

A *vasut felelőssége, késedelem esetén* egyike volt a B. E. körül kifejlődött irodalom legnehezebb kérdéseinek. A nehézségeket az okozta, hogy a fuvarozási felelősség tekintetében a francia-olasz és a német jognak elvileg különböző felfogása van. A francia-olasz felfogás késedelem esetén csupán vis major esetén mentesíti a fuvarozót, míg a német jog szerint utóbbi csak a köteles gondosságért felelős. Az elvileg éles különbségnek természetesen messzeható gyakorlati következményei is vannak és éppen ezért már a régebbi berni tárgyalások mindenáron ki óhajtván egyenliteni az ellentéteket, végül is olyan megoldást hoztak, amely a német jogi felelőség kereteit szélesebbre tolta anélkül azonban, hogy a francia

vis major határát elérte volna. A felelősségnek e hibrid — a mindenáron való kiegyenlítés eredendő fogyatékoságában szenvedő — konstrukciója a B. E.-ben olyan homályos szövegezésre vezetett, amelynek határozatlanságából minden irány a maga álláspontját olvasta ki. Így történt, hogy a kommentátorok egy része a B. E. 39. cikkében a vis majorig terjedő felelősség szabályát, mások a rendes magánjogi felelősséget, míg megint mások a közönséges felelősség — a rendes kereskedő gondossága — és a receptum szigorú felelőssége közötti arany középutat látták.

A N. E. terhes örökségként vette át a 39. cikk joganyagát és e cikk körül kifejlődött vita divergáló eredményeit. A gondolatok tisztázása és az ellentétek lehető kiküszöbölése után azonban a szabályozás vezető eszméi az új szövegezésben már élesebben domborodnak ki. Az első következetesen érvényesülő alapgondolat az, hogy a N. E. szigorúan különböztet a dologi károk és a késedelemből eredő károkért való felelősség között. A másik gondolat az, hogy az utóbbi a rendes fuvarozásból eredő gondosságot meghaladja, de a vis majorig terjedő felelősséget nem foglalja magában. A vasut felelőssége megszűnik annak bizonyításával, hogy a késedelmet olyan körülmények okozták, amelyeket a vasut ki nem kerülhetett és amelyeknek elhárítása nem tőle függött. A két mentesítő oknak együttesen kell fennfornnia: ha csak az egyik hiányzik, a felelősség meg nem tagadható.

Jelentős újítása a N. E.-nek a *kártérítés mértékének* szabályozása. A B. E. 34. cikke szerint a kártérítés mérve az elvesztett vagy megsérült áru rendes kereskedelmi értéke, ilyen nem létében, annak közönséges értéke, még pedig a feladás helyén és a fuvarozásra való átvétel idejében levő értékelés szerint. A N. E. 29. cikke eltér az objektív kártérítési elvtől és a kártérítés mértékét maximális szabványtételekben állapítja meg. Kétségtelen, hogy a kártérítés mérvének ilyen korlátozása a vasut amugyis határok közé szorított kártérítő felelősségének újabb csökkentése és a vasuti jognak az objektív fejlődés útjáról való olyan letérése, amely a fuvarozó közönség érdekeinek érzékeny sérelmével jár. Az Egyezmény szerkesztői az újítás indokolását és védelmét abban találták, hogy a gyakorlatban ez a kártérítés sem marad el a régi szabályozás mögött, másrészt, hogy a N. E. rendszerének novumai — különösen a drágaságoknak feltétlenül fuvarozható áruvá nyilvánítása — a kártérítés szabályozásának illetően megoldását a vasutak számára parancsoló szükségé tették. Reámutatnak arra, hogy a jogosult a B. E. uralma idején sem kapta meg valóságos kára ellenértékét, mert a kártérítés mindig valamely átlagos értéket vett alapul, és az esetet többségében nem hozta a jogosultat abba a helyzetbe, amelyben akkor lett volna, ha kára nem merül fel. A B. E. a kártérítést egy elvi konstrukció korlátaival szegi el és a N. E. az eredményt illetően ettől csak annyiban tér el, hogy a korlátozást fix szabványtételek felállításával viszi keresztül. Végül méltánytalannak mondták a vasutra korlátlan felelősséget hárítani akkor,

mikor a feladónak csekély díj lefizetése ellenében érdekbevallás útján módjában van magát a normális kártérítésen felül teljes kártérítésre biztosítani.

E kifogásokkal szemben azonban reá kell mutatnunk arra, hogy a régi szabályozás kézenfekvő defektusai nem szolgálhatnak mentségül a meglevő hibákat még tovább kimélyítő szabályozásnak. Ami pedig az érdekbevallás útján való védelmet illeti, az nyilván a félnek külön költségekbe kerülő biztosítási ügylete, amelynek kétségtelen előnyei a normális ügylet e hiányaival nem kompenzálhatók.

A kártérítés mérvének ily korlátozott megállapítása még kirivóbbá válik a N. E. 36. cikke rendelkezésében, amely a *vasut szándékossága vagy súlyos gondatlansága* esetén beáll u. n. *teljes kártérítést* szabályozza. Teljes kártérítés alatt a B. E. azonos előfeltételek mellett a *damnum emergens* és a *lucrum cessans*, tehát a teljes egyéni érdek megtérítését rendelte, a N. E. 34. cikke ilyenkor is csak a maximális szabványtétel kétszereséig terjedő kártérítést ad. A N. E. ezt a kártérítést — nyilván a vasuti dogmatika hagyományai kedvéért — „teljes” kártérítésnek nevezi; kézenfekvő azonban, hogy az objektív értéken felépült, ezt is szabványtételekben maximalizált összeget egyszerűen megduplázó, tehát alapját és eredményét tekintve, a valóságos értéktől messze elmaradt kártérítés, teljes kártérítésnek nem nevezhető.

Az új szabályozás kétségen kívül a fuvarozó közönség érdekeinek jelentős sérelmével jár. Az Egyezmény szerkesztői e rendelkezés indokolását és — tekintve, hogy a vasuti jognak a gazdaság érdekei által megkívánt, begyökerezett posztulátumának visszafejlesztéséről van szó — mentségét, abban találták, hogy a drágaságok most feltétlenül fuvarozható árukká válván, a vasut hallatlan kockázatot vállalna arra az esetre, ha a kártérítést nem maximálván, valamelyik alkalmazottjának dolusa vagy gondatlansága folytán az elvész vagy megsérül.

Kellő objektivitással megállapíthatjuk, hogy a N. E. e szembeötlő hibái és mindazok a szabályok, amelyek a B. E. intézkedéseivel szemben a fuvarozó közönség érdekeinek sérelmét jelentik, abban az eredendő fogyatékságban gyökereznek, amely az Egyezmény keletkezése idejének közviszonyaival van kapcsolatban. Az új Egyezmény megalkotására kiküldött delegátusok az inflációs, valutaromló idők zavaros és bizonytalan miliójében folytatták tárgyalásaikat. Gondolkodásukat befolyásolta, elhatározásukat determinálta az európai államok valutáinak folyton fokozódó devalvációja, ennek következtében a fuvardíjak elértéktelenedése és a szállítás anyagi és technikai bizonytalansága. Nyilván innen ered az a törekvés, hogy a vasut kötelezettségei a lehetőség szerint enyhíttessenek, rendkívüli kockázata csökkenjen, és ez a létkör magyarázza meg a vasut előnyére és a felek terhére intézményesített azon újításokat, amelyekben a tárgyilagos bírálat a nemzetközi vasuti jog visszafejlődésének tüneteit konstata-
lálja.

Ezen a téren a N. E. újabb revíziója rendkívül hasznos munkát hivatott végezni. Bár a N. E. csak most lépett hatályba, megalkotása óta öt esztendő már elmúlt és a mai gazdasági helyzet síkjáról nézve az Egyezmény számos — annak idején többé-kevésbé indokolható — novuma meghaladott, sőt ellen-szenves anakronizmusként hat. 1923 óta az európai államok pénzügyi helyzete és valutája az egész vonalon stabilizáló-dott; a szállítási viszonyok bizonytalanságát a teljes biztonság váltotta fel, ennek következtében a vasutak bevételei emelked-
nek, az általuk fizetendő kártérítési összegek jelentékenyen csökkennek. Kétségtelen, hogy rövidesen módosítani kell a sérelmes rendelkezéseket, természetesen úgy, hogy a revízió ne a vasutak jogosulatlan terhelését eredményezze, hanem a szállító közönség és különösen a kereskedelem érdekeit, — amelyek helyes felfogás szerint a vasutakéval nem ellenkez-
nek, hanem egészséges viszonyok mellett párhuzamosan halad-
nak — kellőképpen figyelembe vegye.

Dr. Varannai István.

SZEMLE.

Jogalkotás.

A szövetkezetek kényszeregyezségéről.

Az 1916. V. t.-c., midőn a kormányt felhatalmazta a csődönkívüli kényszeregyezségi eljárás rendeleti szabályozására, ezt a felhatalmazást arra is kiterjesztette, hogy a Cs. T.-nek a kényszeregyezségről szóló része rendeleti uton módosíttassék. Ezen felhatalmazás célja nyilvánvalóan az volt, hogy a csőd-beli és a csődönkívüli kényszeregyezség egymással legalább bizonyos mértékig összhangba hozassanak.

Ezzel a felhatalmazással a kormány csak igen szűk kere-
tek közt élt. Eltekintve a minimális quota és maximális teljesi-
tési idő megállapításától, valamint egy-két kevésbé jelentős ren-
delkezéstől, a kényszeregyezségi rendelet a Cs. T. kényszer-
egyezségi szabályozását érintetlenül hagyta. Ezáltal a vonat-
kozó joganyag szinte áttekinthetlenné vált s a két eljárás közt
nagy számban támadtak olyan különbségek, amelyek nem a
kétféle kényszeregyezség eltérő sajátságainak logikus követke-
ményei.

Ilyen egyik példája ennek a szövetkezetek kényszer-
egyezségére vonatkozó szabályozás.

A Cs. T. 199. §. utolsó bekezdése kereken kimondta, hogy
a szövetkezetek csődjében kényszeregyezségnek nincs helye.
Ezzel szemben a ma hatályban levő 1926. évi csődönkívüli kény-
szeregyezségi rendelet, teljes összhangban az előzőleg hatály-
ban volt 1915. évi rendelettel, ezt a korlátozást a csődönkívüli
kényszeregyezségek tekintetében csak azokra a szövetkezetekre