SZÉCHENYI ISTVÁN EGYETEM
ÁLLAM- ÉS JOGTUDOMÁNYI DOKTORI ISKOLA
A Doktori Iskola vezetője: Dr. Szigeti Péter DSc. egyetemi tanár

dr. Kovács Viktória

A TENGERI FUVAROZÓI FELELŐSSÉG VÁLTOZÁSAI TÖRTÉNETI VETÜLETBEN

TÉZISEK

Témavezetők:

Dr. Szalay Gyula CSc.
professor emeritus

Dr. Szegedi András PhD.
egyetemi docens

Győr
2019

Tartalomjegyzék

1. A kutatás célja, aktualitása és a hipotézisek 3
   1.1. A kutatás tárgya 3
   1.2. A tengeri árutovábbítás gazdasági jelentősége nemzetközi és hazai viszonylatban 4
   1.3. A tengeri fuvarjog szabályozása és kutatása Magyarországon 6
2. Az értekezés szerkezeti felépítése és az alkalmazott kutatási módszerek 14
   2.1. Az alkalmazott kutatási módszerek 14
   2.2. A történeti, leíró módszer 14
   2.3. A jogösszehasonlító módszer 16
   2.4. Az értekezés szerkezeti elemei 17
3. Az értekezés tudományos eredményeinek összegzése és a hasznosítás lehetőségei 20
   3.1. A tengeri árufuvarozási joganyag történeti szempontú feldolgozása és rendszerezése 20
   3.2. A két szabályozási család 22
   3.3. A nemzetközi jogfejlődés irányai 26
   3.4. A fuvarozási szerződés és a szállítmányozás „Ptk. alatti" magánjogi szabályozása: de lege ferenda 28
4. A doktori értekezés témakörében készült publikációk jegyzéke . 34

1. A kutatás célja, aktualitása és a hipotézisek

1.1. A kutatás tárgya

Az értekezésben a tengeri fuvarozói felelősség több évszázadot felölelő jogfejlődési folyamatát kívánjuk bemutatni. A disszertáció a tengeri árutovábbítás egyik válfaja, a vonalhajózás, vagyis a hajóselismervénnyel történő árufuvarozás szabályozási környezetében végbement változásokat dolgozza fel. A nemzetközi tengeri árufuvarozói felelősség szabályozásának változásaival, annak csomópontjaival és fő irányaival foglalkozik. Ennek elemzése során külön vizsgálat tárgyát képezi annak társadalmi-gazdasági háttere, valamint a közlekedési-szállítási és fuvarozási ipar műszaki-technikai változásai is.

A történeti áttekintés hangsúlyát a nemzetközi jogfejlődésre helyezzük, mert a 19. századi hazai tengeri fuvarjog nem játszott közvetlen szerepet a jelenleg hatályos tengeri fuvarozói felelősségi struktúrák kialakításában.

A szabadhajózás körében alkalmazott hajóbérleti szerződéssel csupán érintőlegesen foglalkozik a dolgozat, mert ennek a hajózási változatnak nincs nemzetközi jogi szabályozása. A gyakorlat oldaláról természetesen fel lehetne dolgozni ezt a tárgykört is, viszont az már szétfeszítené a dolgozat terjedelmi korlátait.

Az értekezés tehát a vonalhajózás területén vizsgálja a szabályozás változásait, és az annak hátterében álló társadalmi-gazdasági és technológiai változásokat, melyek viszont szélesebb körben fejtik ki hatásukat: a közlekedési-fuvarozási ipar minden területén érvényesülnek. A tanulmány célja alapvetően azonban a tengeri fuvaro-

zói felelősségi rendszer feltárása, annak összehasonlító elemzése és összevetése a fuvarozói felelősséget szabályozó hazai törvényi szintű jogforrásokkal.

1.2. A tengeri árutovábbítás gazdasági jelentősége nemzetközi és hazai viszonylatban

Napjainkban teljesen természetes, hogy a világkereskedelem legnagyobb része – közvetlenül vagy közvetve – tengeri árufuvarozás útján bonyolódik. Ez Magyarország tekintetében is igaz: a tengerentúli (elsősorban távol-keleti) áruféleségek multimodális árutovábbítás útján jutnak el hazánkba valamely jelentős európai kikötőn keresztül (Hamburg, Koper, Rijeka, Rotterdam) vasúti vagy közúti fuvarozás közbeiktatásával.[1] A tengeri kereskedelmi hatalmak számára pedig – természetes módon – méginkább meghatározó a tengeri és a nemzetközi multimodális fuvarozás.

A tengeri kereskedelem már az ókorban is meghatározó közlekedési-fuvarozási módozat volt, viszont a modern kori konténeres nemzetközi tengeri fuvarozás az 1950-60-as években jött létre, kapacitását tekintve azóta szinte töretlenül növekszik.

Napjainkban a nemzetközi kereskedelem 80%-a a tengereken realizálódik.[2] Ez alapján megállapítható, hogy a szóban forgó fuvarozási ágazat alkotja az árucsere és a globális kereskedelem gerincét. A 20. század második felében folyamatosan nőtt a tengeren fuvarozott árumennyiség, párhuzamosan a globális GDP-termelés és az

[1] MOLNÁR István János: A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga II. (2. kiadás). Patrocinium, Budapest, 2016., 149. o.
[2] A árufuvarozás gazdasági jelentősége: http://www.geopolitika.hu/hu/2018/10/02/geodebates-vitaindito-szarazfoldi-vs-tengeri-kereskedelem/ (Megtekintve: 2019. március 25.)

árukereskedelem értékének növekedésével, amely tendencia egyedül 2009-ben, a világgazdasági válság kirobbanásakor ingott meg jelentősebben.[3]

Az arányszámok arányosítva, Magyarország szempontjából is hasonló volument tükröznek az export és az import forgalom tekintetében egyaránt, a jövőben pedig fokozatos növekedés várható. A tengeri fuvarjog szabályanyagának feltárása és elemzése ezért – a közvélekedéssel szemben – egyáltalán nem tekinthető egzotikusnak Magyarországon sem. Ezt alátámasztja az is, hogy a nemzetközi adásvételi szerződéses kapcsolatok szükségszerűen bekapcsolják az árufuvarozás joganyagát is a külkereskedelmi ügyletek lebonyolításába.

Ez a szerep várhatóan tovább fog növekedni a következő időszakban, mert Magyarország a Triesztben tervezett kikötő építés és a saját kereskedelmi flotta várható kialakítása révén megpróbál fajsúlyosabb szereplőjévé válni a nemzetközi tengeri fuvarozásnak. A saját kikötő és a várhatóan kiépülő kereskedelmi flotta megteremti a megfelelő infrastrukturális és gazdasági feltételeket ahhoz, hogy Magyarország még aktívabb szereplővé váljon globális kereskedelemi viszonylatban.

Ezt a célkitűzést segítheti a Kína által vezetett „Új Selyemút”[4] program is, melynek Magyarország – a V4 országokkal együtt – meghatározó szereplője lehet földrajzi elhelyezkedése miatt. Az infrastrukturális, kereskedelmi, pénzügyi integrációt megteremteni kívánó program célja szárazföldi és tengeri útvonalak kiépítése, me-

[3] A árufuvarozás gazdasági jelentősége: http://www.geopolitika.hu/hu/2018/10/02/geodebates-vitaindito-szarazfoldi-vs-tengeri-kereskedelem/ (Megtekintve: 2019. március 25.)
[4] Kína BRI Program

lyeken keresztül a kínai áru eljuthat a legnagyobb nyugati felvevőpiacokra.

A szóbanforgó indokok alapján a kereskedelem, valamint az árutovábbítás szereplőinek (pl. logisztikusoknak, szállítmányozóknak) ismernie és alkalmaznia kell a tárgykör jogszabályi hátterét. Sőt, az említett gazdasági fejlemények új perspektívákat nyithatnak a magyar tengeri fuvarozó vállalatoknak, de a hazai jogfejlődés számára is új lehetőségeket kínál.

Erre tekintettel az értekezés befejező részének de lege ferenda javaslatai az árufuvarozás szabályozási rendszerének továbbfejlesztésére és átalakítására vonatkoznak. Egy, a közlekedési alágazatok sajátosságait, valamint a fuvarozói és fuvaroztatói érdekeket egyaránt figyelembe vevő, egységes szabályozási struktúra vázlatát rajzolja meg.

1.3. A tengeri fuvarjog szabályozása és kutatása Magyarországon

Az új Ptk. hatályba lépése tovább fokozta a témakör aktualitását. Arra a kérdésre kell ugyanis keresni a választ, hogy az új Ptk. kárfelelősségi rendszere mennyiben érinti a fuvarozó felelősségének korábbi szabályozását, az új szabályok mennyiben felelnek meg a nemzetközi jogfejlődési tendenciáknak, és azok milyen mértékben alkalmazhatóak.

Kulcsmozzanat, hogy az *új Ptk.* alapjaiban változtatta meg a felelősségi struktúrát. Szakított a „régi" Ptk. egységes kárfelelősségi rendszerével: eltérő alapra helyezte a deliktuális és a kontraktuális kárfelelősség szabályozását. A szerződésen kívüli károkozás felelősségi mércéjéül az általában elvárható magatartás elve (Ptk. 1:4. §)

szolgál, míg a szerződésszegéssel okozott kár esetében a kárfelelősség alapját, illetve a mentesülést egy három elemből álló objektív alapú generálklauzula határozza meg.

A második lényeges változás a hagyományosan külön szabályozásba foglalt *speciális* formációt, a *fuvarozó felelősségét* érintette. A „régi" Ptk. a fuvarozó felelősségét – az árumozgatás jogi és materiális jellemzői miatt – speciális szabályokkal rendezte. Eszerint, amennyiben az átvételtől a kiszolgáltatásig terjedő idő alatt megsérült az áruküldemény, a fuvarozó fokozott felelősséggel tartozott. Tételesen sorolta fel azokat a tényezőket, amelyek mentesítették a fuvarozót a felelősség alól. A *Ptk.-ból* viszont *kimaradtak* ezek a sajátos fuvarozói felelősségi struktúrát meghatározó szabályok. *Ezzel a fuvarozói felelősséget az általános kontraktuális kárfelelősségi generálklauzula hatálya alá vonta.*

A radikális változtatás révén *kikerült* a Ptk.-ból a *„régi" Ptk. 506. §*[5]-a is, amely tételesen kimondta, hogy a tengeri (és a légi) fuvarügyletekre a Ptk. rendelkezéseit nem lehet alkalmazni, kivéve ha alágazati jogforrás vagy szabály, így a fuvarozó társaság által kibocsátott általános szerződési feltétel, pl. bill of lading ezt lehetővé teszi.

[5] „régi" Ptk.506. § (1) „Ha a küldeményt az országhatáron túl kell továbbítani, e fejezet rendelkezéseit csak annyiban lehet alkalmazni, amennyiben nemzetközi szerződés vagy egyezmény, illetőleg szabály másképpen nem rendelkezik."
(2) Hajózási, illetőleg légifuvarozási vállalat fuvarozási szerződéseire e fejezet annyiban irányadó, amennyiben jogszabály vagy nemzetközi szerződés, egyezmény, illetőleg szabály eltérően nem rendelkezik.

Az „új” Ptk. a fuvarozói felelősséggel kapcsolatosan csak *egyetlen rendelkezést* tartalmaz: ez a multimodális fuvarozó felelősségét érinti.[6]

A tárgykör nemzetközi szempontú megközelítését az teszi indokolttá, hogy a vonatkozó nemzetközi egyezmények, tehát a Brüsszeli Egyezmény, a Hague-Visby Szabályok, a Hamburgi Egyezmény, illetve a nemzetközi közúti és vasúti, valamint a légifuvarozást szabályozó, hatályos konvenciók szegregáltan jelenítik meg a jelenleg hatályos szabályozási rendszert. Jelentős gyakorlati problémát okoz, hogy ezek a jogforrások nem illeszkednek egymáshoz hézagmentesen, sőt vannak teljesen szabályozatlan tárgykörök is (pl. a terminálszolgáltató felelőssége). Megállapítható az is, hogy a kikötők közötti, vagyis a tengeri árufuvarozás magánjoga sem egységes.

Ezt valamelyest orvosolja, hogy a tengeri és a multimodális árutovábbítást végző vállalatok a bill of ladingben rögzítik, hogy miként oldják fel a szabályozás hiányosságából eredő problémákat (felelősségi jogi szempontból). Viszont az alágazati jogforrások szerkezeti és szabályozási különbségei szakmailag mégis indokolttá teszik a jogterület egymással összefüggő és egymást kiegészítő szabályozásának harmonizálását. A Ptk.-nak a fuvarozási jogviszonyt érintő hiányosságai, valamint a speciális fuvarozói felelősségi struktúra megszüntetése okán pedig a hazai jogrendszert illetően is feladatok vannak.

[6] „új” Ptk. 6:268. § (2) Ha a fuvarozó a küldeményt több fuvarozási mód igénybevételével továbbítja, az egyes fuvarozási módok tekintetében tevékenységére az adott fuvarozási ág szabályait kell alkalmazni. Ha nem állapítható meg, hogy a kár hol következett be, a fuvarozó felelősségére e fejezet rendelkezései irányadóak.

A tengeri fuvarozói felelősség szabályozásában végbement változásokkal a Ptk. kárfelelősségi szabályainak módosulásai párhuzamba állíthatók. Lényegében ugyanis a Ptk. átülteti az Áruk nemzetközi adásvételi szerződéseiről szóló Nemzetközi Egyezmény (CISG)[7] felelősségi modelljét a kontraktuális kárfelelősség általános szabályába. Ez a modell pedig tartalmilag egyáltalán nem áll távol a (kevésbé alkalmazott) Hamburgi Egyezmény generális kárfelelősségi szabályától.

Magyarország szempontjából indokolt a témakör elemző-értékelő áttekintése azért is, mert az eddigi legutolsó, 2009-ben elfogadott Rotterdami Egyezmény[8] sok tekintetben változásokat hozhat. Hatályba lépése esetén kötelező szabályozási eszközként, ellenkező esetben pedig egyes rendelkezéseinek a bill of lading feltételekben való megjelenése révén a tengeri fuvarjog olyan kérdéseiben is, *melyek alkalmazása Magyarországon is elkerülhetetlenek lesznek*.

A Róma I. rendelet 5. cikke alapján Magyarországnak is elemi érdeke, hogy alkalmazható belső szabályozással rendelkezzék a tengeri árufuvarozás tekintetében is. A nemzetközi fuvarozási szerződésekre elsősorban a szerződő felek által *választott jogot* kell alkalmazni, de jogválasztás hiányában éppen ez a jogszabály vezethet el a magyar joghoz, mint alkalmazandó joghoz.

Amennyiben viszont nincsenek a magyar jogrendszerben olyan szabályok, amelyek az árufuvarozás sajátosságaira figyelemmel szabályozzák a tárgykört, akkor végképp lemondunk arról, hogy a magyar szabályok egyáltalán szóba jöhessenek alkalmazandó jogként.

[7] Convention on Contracts for the International Sale of Goods – CISG.
[8] United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

Ezekre a folyamatokra való felkészülést nehezíti a magyar jogtudomány érdeklődésének hiánya. A témakörben két kandidátusi értekezés[9] állt rendelkezésünkre a kutatómunka során magyar nyelven. Négy monográfia[10] született a tárgykörben, amelyek közvetlenül az árufuvarozás tudományterületének egy-egy részletét mutatják be és elemzik. Ezek mindegyike az 1900-as évek eleje és közepe táján jelent meg. További két olyan magyar nyelvű monográfia[11] állt a rendelkezésünkre, amelyek bizonyos kereskedelmi jogi jogintézmények fejlődésének tárgyalása során érintőlegesen foglalkoznak a tengeri kereskedelmi, fuvarjogi intézmények kialakulásával, fejlődésével és jelentésével.

A kutatás során a fentieken kívül öt magyar nyelvű tankönyv, hat magyar nyelvű tudományos cikk és egy szakdolgozat állt a rendelkezésünkre, amelyek közvetlenül általános fuvarjogi, valamint tengeri fuvarjogi témaköröket dolgoznak fel.

Ezeken kívül számos magyar nyelvű tudományos művet dolgoztunk fel, viszont ezek csak érintik a szóbanforgó témakört.

---

[9] KRESKAY Ferenc: A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján. 1996.;
SZALAY Gyula: A fizikai elosztás joga rendszerbe foglalásának lehetőségei és korlátai. 1994.

[10] BACZONYI-ISÉPY-UHLYARIK: Árufuvarozási jog. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974.
BENYOVITS Lajos: Tengeri magánjog. Grill Károly Könyvkiadó vállalata. Budapest, 1912.
ISTVÁNFFY László: A légifuvarozásra vonatkozó nemzetközi és magyar jogszabályok. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. Budapest, 1944.
NÁNÁSSY Béla. A magyar vasúti árufuvarozási jog. Szikra Irodalmi és Lapkiadóvállalat, Nyomdai Rt., Budapest, 1947.

[11] FÖLDI András: Kereskedelmi jogintézmények a római jogban. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1997.
SIKLÓSI Iván: A custodia-felelősség néhány kérdése a római jogban. Budapest, 2009.

A disszertáció a következő tudományos hipotézisekre épül:

1. Az értekezést megalapozó első tudományos előfeltevésünk az volt, hogy a tengeri árufuvarozási jog területén végbemenő, közel egy évszázadot felölelő jogegységesítő folyamat eredményeként a tengeri fuvarjogi felelősségnek *két szabályozási családja* csiszolódott ki.
   1.1. Ezek egyike a Harter Act, a Brüsszeli Egyezmény, a protokollok és a Rotterdami Egyezmény csoportja, melyeknek kárfelelősségi struktúrája alapjaiban megegyeznek egymással.
   1.2. A másik „család" a Hamburgi Egyezmény és „szatellit" jogszabályai, a Multimodális ENSZ Konvenció és a Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció, melyek a (korábbi) Varsói Egyezményhez nyúlnak vissza, és hatott rájuk a Bécsi Vételi Egyezmény is.
2. A két különböző fuvarozói felelősségi modell gyakorlati alkalmazhatósága között jelentős különbségek vannak.
   2.1. A Brüsszeli és a Rotterdami Egyezmény felelősségi modelljére a *gyakorlatias szemléletmód* jellemző. Szabályozási megoldásainak alapját az *évszázados tengeri magánjogi tradíciók, valamint a bill of ladingek szerződéses gyakorlata adja*.
   2.2. A Hamburgi Egyezmény és „szatellit" jogszabályainak kárfelelősségi rendszere viszont kevésbé gyakorlatias, mert az absztrakt formula alkalmazása a különböző jogcsaládok és nemzeti jogok fényében számos gyakorlati probléma forrása lehet.

3. A két fejlődési irány élesen elválva jelenik meg a „régi”, illetve az „új” Ptk.-ban.
   3.1. A „régi” Ptk. kárfelelősségi rendszere ugyanazokon az elveken nyugszik, mint a tradicionális tengeri fuvarozói felelősség, vagyis az „első szabályozási család”. A fuvarozó a küldeményben keletkezett kárért kártérítési felelősséggel tartozik, amennyiben az a fuvarozó birtoklásának ideje alatt következett be. A mentesülést pedig tételesen felsorolt kimentő tényezők teszik lehetővé.
   3.2. Az „új” Ptk. kontraktuális kárfelelősségi rendszere viszont a „második szabályozási család” struktúrájához áll közel. Ezek lényege, hogy egy absztrakt generálklauzulában határozzák meg a felelősség alapját, amely mellőzi a kimentő tényezők tételes felsorolását.
4. Megítélésünk szerint a nemzetközi jogharmonizáció reális útját a Rotterdami Egyezmény konstrukciójának valamilyen módon történő alkalmazása képezi. Ennek módját és lehetőségeit az összegzésben foglaljuk össze, melyek közül az ún. soft law érvényesülése látszik leginkább életszerűnek.
5. A magyar jogot tekintve az új Ptk. azzal, hogy objektív felelősségi rendszert alakított ki a kontraktuális kárfelelősség tekintetében, jó hátteret képez a fuvarozói felelősség tekintetében is, azonban közvetlen alkalmazása nem életszerű. A de lege ferenda javaslatban egy egységes, valamennyi közlekedési alágazatra kiterjedő, törvényi szint alatti szabályozás lehetőségét vázoljuk fel, ami a felelősség legfontosabb elemeit is rögzítené. Ez alapvetően az első szabályozási család felelősségi rendszeréhez állna közel, ami a többi nemzetközi fuvarjogi kódexben – CMR, COTIF-

CIM – is megjelenik, így a multimodális rendszerek körében is alkalmazható lenne.

2. Az értekezés szerkezeti felépítése és az alkalmazott kutatási módszerek

2.1. Az alkalmazott kutatási módszerek

Az értekezés elkészítése során a jogtudományra általában jellemző kutatási módszereket alkalmaztunk. A történeti, leíró módszer, valamint a normatív és a jogösszehasonlító módszerek segítségével tártuk fel a tengeri fuvarozói felelősség változásait. A tengeri fuvarozói felelősség szabályozási környezetének alaposabb feltárására – a téma nemzetközi jellege miatt – csak külföldön volt lehetőségünk.

Az alkalmazott kutatási módszerek közül a két legmeghatározóbb módszertant: a történeti-leíró, valamint a jogösszehasonlító módszereket mutatjuk be.

2.2. A történeti, leíró módszer

Az elsődleges módszer a jogforrások fejlődését előidéző társadalmi-gazdasági változások történeti leírása, elemzése. A tudományterület a római jogig visszavezető gyökerekkel rendelkezik, ami elsősorban nemzetközi, viszont egyes szegmensei hazai szakmai tudományos szinten is feldolgozott.

Az ipari forradalomtól napjainkig tartó időszak társadalmi-gazdasági és műszaki-technológiai változásai, és azoknak az árufuva-

rozási jogra – különös tekintettel a tengeri fuvarjogra – gyakorolt hatásai azonban nem feldolgozottak a hazai irodalomban (főleg felelősségi jogi szempontból), ezek inkább gazdasági jellegű elemzések.

A nemzetközi jogforrások ismertetése során a Harter Act-et, a Brüsszeli Egyezményt, a Hamburgi Egyezményt és annak kiegészítő ún. „szatellit" jogszabályait, valamint a Rotterdami Egyezményt vesszük alapul. Ezek felelősségi jogi szempontú elemzésével mutatjuk be a három fejlődési szakaszt, amelyek hozzájárultak a mai tengeri fuvarozói felelősség szabályainak a kialakulásához, és amelyek – a hipotézisben megfogalmazott – alapanyagul és mintául szolgálnak a fuvarfeladatokra szóló blanketták készítése során.

Az értekezésben bemutatásra kerülő, általunk alternatívnak nevezett fuvarozói felelősségi konstrukció eredetének a kutatása során a CISG vonatkozó rendelkezéseit is elemzés tárgyává tettük.

A fuvarozó felelősségnek a magyar magánjogban végbement változásait a Fuvarosokról szóló 1840. évi XX. törvénycikk, az 1875-ös Kereskedelmi törvény, valamint a „régi" és az „új" Ptk. elemzésével mutatjuk be.

A témakör alapos, történeti szempontú feltárása során szinte kizárólag külföldi kutatásokra, értekezésekre, külföldi adatbázisokra, jegyzőkönyvekre támaszkodhattunk. Ezek alapul vételével a dolgozatban részletesen, a kronológiát követve dolgoztuk fel az irodalmat. Bemutatjuk az egyes korszakokban szabályozott tengeri fuvarjogi intézményeket, rávilágítunk azok változásaira és fokozatos bővülésére, különös tekintettel a tengeri fuvarozó felelősségi jogi szempontú szabályozására.

2.3. A jogösszehasonlító módszer

A történeti leírás mellett nagyon jelentős kutatási módszer a témakört szabályozó nemzetközi jogforrások elemző leírása, értékelése mellett azok összehasonlítása és következtetések levonása. A téma nemzetközi jellege miatt a kutatás ezen fázisa is elsősorban külföldi szakirodalom feldolgozása révén történt meg, azonban néhány hazai forrás is a rendelkezésünkre állt.

A nemzetközi jogforrások értelmezése során elsősorban az angol, valamint, amennyiben az elemzés tárgyát képező jogforrások magyar nyelven, hivatalos fordításban elérhetők voltak (Brüsszeli Egyezmény, CISG), ott a magyar nyelvű változatot vettük alapul. Bizonyos esetekben indokoltnak mutatkozott az angol és a magyar nyelvű változatok együttes elemzése és összehasonlítása – az értekezésben bemutatásra kerülő – fordítási anomáliák miatt. Sőt, bizonyos nemzetközi szabályozások (pl. CISG) és az „új" Ptk. közötti párhuzamok és eltérések kimutatása céljából szükséges volt az „új" Ptk. kontraktuális kárfelelősségi generálklauzulájának hivatalos angol fordítását is elemzés tárgyává tenni.

A tengeri fuvarozói felelősségi rendszer változásait a Harter Act, a Brüsszeli Egyezmény, a Hamburgi Egyezmény és „szatellit" jogszabályai, a Rotterdami Egyezmény, a Fuvarosokról szóló 1840. évi XX. törvénycikk, az 1875-ös Kereskedelmi törvény, valamint a „régi" és az „új" Ptk. rendelkezései alapján elemezzük.

Ennek során jelentős mértékben alkalmazzuk az összehasonlító módszert. Az ipari forradalomtól napjainkig született tengeri fuvarjogi jogforrások tartalmának fokozatos bővülése, minőségi és mennyiségi változásai, fejlődése ezzel a módszerrel kerülnek elemző bemutatásra. A dolgozat befejező részében ezzel a módszerrel törté-

nik a nemzetközi és a hazai jogszabályok közötti hasonlóságok és eltérések, valamint párhuzamok kimutatása a fuvarozói felelősség témakörében.

A magyar felelősségi jogi „terminus technicusokat" kevésbé lehetett következetesen alkalmazni a tengeri fuvarjog eltérő, angolszász struktúrája miatt. Ezért az összehasonlítások során közvetítőként a római jogi eredetű, nemzetközileg is alkalmazott kategóriákat alkalmaztuk, különösen a fuvarozót mentesítő körülmények elemzése során. A „vis maior" („casus maior") és a „casus minor" kategóriáiba soroltuk a kimentő okok egyes halmazait. Egyébként a „vis maior" kifejezetten, a „casus minor" esetkörei pedig implicit módon, a mentesítő tényezők kazuisztikus felsorolásában jelennek meg az egyes jogforrásokban.

A disszertációban összesen 65 db táblázat és 22 db ábra, vagyis összesen 87 db illusztráció szolgálja az összehasonlítások szemléltetését.

2.4. Az értekezés szerkezeti elemei

Az Első rész a tengeri magánjog egészének fejlődéséről kíván áttekintést nyújtani: négy különálló fejezetben igen részletes történeti áttekintést ad a modern kori tengeri árufuvarozási jog, valamint a tengeri fuvarjogi intézmények kialakulásáról is és fejlődéséről.

A jogfejlődés alapos, részletekbe menő feldolgozása két tényező miatt kiemelten jelentős. Egyrészt azért, mert az utóbbi évtizedekben egyáltalán nem született a témában összefoglaló jellegű magyar nyelvű publikáció, ez a folyamat a „szakma" számára is ismeretlen. Fontos azért is, mert a rendkívül széles, angol nyelvű szak-

irodalom áttekintése aligha várható el a gyakorlatban dolgozóktól, de még a témakör iránt érintőlegesen érdeklődő jogászok részéről sem.

A történeti áttekintés hangsúlyát a nemzetközi jogfejlődésre helyeztük, mert a hazai tudományos eredmények nem játszottak közvetlen szerepet a jelenleg hatályos tengeri fuvarozói felelősségi struktúrák kialakításában. Ez alapján azt vizsgáljuk, hogy milyen előzmények (Harter Act) útján alakult ki az újkori modern tengeri fuvarjog, hogy miért vált indokolttá a 18-19. század fordulóján az ágazatra vonatkozó joganyag fejlesztése és egységesítése. Bemutatjuk az 1970-es évektől végbemenő világpolitikai-és gazdasági változásokat, amelyek elindították az UNCITRAL jogfejlesztő, jogharmonizációs tevékenységét. Bemutatjuk a jogegységesítő folyamat eredményeként megalkotott tengeri fuvarjogi konvenciókat: a Hamburgi Egyezményt, a MTO-és az OTT Konvenciót. Az Első rész záró fejezete feltárja a 20-21. század fordulóján, a globalizációval együtt járó piaci változásokat, valamint az ezeket lekövetni kívánó Rotterdami Egyezmény rendelkezéseit.

A tengeri árufuvarozási joganyag történeti szempontú feldolgozását és rendszerezését, a tengeri fuvarjogi jogintézmények fejlődésének elemző, valamint a tengeri magánjog egységesítését célzó jogalkotási kísérletek bemutatását az értekezés egyik fontos eredményének tekintjük.

A disszertáció Második részében a meghatározó tengeri magánjogi jogforrásokat tekintjük át a felelősségi jog szempontjából. Ehhez elsősorban a normatív és a jogösszehasonlító módszert alkalmaztuk olyan értelemben, hogy az egymást követő konvenciók szabályait vetettük össze egymással.

A változásokat táblázatos összehasonlításban mutatjuk ki.

A disszertáció Harmadik része három különálló fejezetre bomlik. Elsőként arra a kérdésre keressük a választ, hogy melyek azok a jogi, illetve materiális sajátosságok, amelyek speciálissá teszik és megkülönböztetik a fuvarszolgáltatást, s ezáltal a fuvarozó felelősségét is a helyhez kötött, viszonylag jól átlátható és kalkulálható szolgáltatásokhoz képest. (Ezen tényezőket a tanszék és jogelődjei korábbi kutatási eredményeire alapozzuk, amelyek Papp Endre, Csizmadia Éva és Szalay Gyula nevéhez kapcsolódnak.)

Hangsúlyos szerepet kap a disszertációban a fuvarozás sajátos körülményei és a felelősségi építőelemek közötti kapcsolat kimutatása is. Ennek segítségével tudjuk elvégezni az egyes jogforrások felelősségi szabályainak a csoportosítását.

Ezek alapján már olyan szempontú elemzést is végezhetünk, hogy a különböző felelősségi struktúrák közül melyik az a szabályozási család, amelyik a gyakorlati igényeket leginkább kielégíti.

A Negyedik részben a korábbi, illetve a mai magyar fuvarjogi szabályozás változásait vetjük össze azzal a céllal, hogy kimutatható-e valamilyen illeszkedés a nemzetközi jogfejlődési tendenciákhoz.

A Fuvarosokról szóló 1840. évi XX. törvénycikket, a Kereskedelmi törvényt, valamint a korábbi és az „új" Polgári törvénykönyv struktúráját és konkrét szabályozását tekintjük át, s vetjük össze a nemzetközi szárazföldi és tengeri fuvarjogi szabályokkal.

Az értekezés befejező szerkezeti egységében mutatjuk be azokat az indokokat, melyek a különböző közlekedési alágazatok szabályozásának az egységbe rendezését szakmailag indokolják. Bemutatjuk azt is, hogy melyek azok a jogalkotási módszerek, amelyek az egységes szabályozás megvalósulását elősegíthetik.

Végül – de lege ferenda – megfogalmazzuk javaslatainkat azokra a változtatásokra, amelyek a magyar és a nemzetközi struktúrákban érvényesülő fuvarozói felelősségi rendszer összhangját újra megteremthetik.

3. Az értekezés tudományos eredményeinek összegzése és a hasznosítás lehetőségei

3.1. A tengeri árufuvarozási joganyag történeti szempontú feldolgozása és rendszerezése

A kutatómunka eredményének tekinthető a nemzetközi tengeri árufuvarozás joganyagának egységes rendszerbe foglalása, valamint az egyes tengeri magánjogi jogintézmények, illetve azok változásának történeti szempontú bemutatása, különös figyelemmel a felelősségi jogi tárgykörre.

A disszertáció célkitűzése volt ugyanis, hogy azok elé is lényeges leíró elemzéseket tárjon, akik nem kívánnak a tengeri árufuvarozási jog részleteiben elmélyedni, de a jogalkalmazók, a kereskedelem, valamint az árutovábbítás szereplői számára is áttekintő-komplex módon világítson rá a társadalmi-gazdasági változásokat lekövető szabályozási megoldásokra. Az értekezés e célkitűzése révén talán a fuvarjog és a kereskedelemi jog oktatásához is alapul szolgálhat.

Eredményként értékelhető a tengeri fuvarozói felelősség *materiális összetevőinek* feltárása és rendszerbe foglalása. Hangsúlyos az ezen tényezők és a felelősségi építőelemek közötti kapcsolat ki-

mutatása is, ennek segítségével vált ugyanis lehetővé a különféle szempontrendszerű felelősségi struktúrák gyakorlati szempontú értékelése. Ez ugyancsak az értekezés lényeges eredményének számít.

Az értekezés bemutatja, hogy a modern tengeri fuvarjogi szabályozás miként vált a multimodális árufuvarozás szabályozásának központi elemévé. Ezt egy fejlődési ív követésével tárja fel. Kiindulási alapját az unimodális viszonylatban alkalmazható Brüsszeli Egyezmény jelenti, majd a Hamburgi Egyezmény és „szatellit" jogszabályai követik, melyek egy újfajta szabályozási tendenciát kívánnak meghonosítani a tengeri fuvarjogban. A jogfejlődés eddigi utolsó állomása a Rotterdami Egyezmény, ami a komplex szabályozási igényeknek megfelelően a multimodális árufuvarozás bizonyos aspektusait is regulálja.

Ez a komplexitás a felelősség tárgykörének szabályozásában is kimutatható: a Brüsszeli Egyezmény felelősségi konstrukciója egy általánosan alkalmazott, gyakorlati úton kicsiszolódott szabályrendszer (tézis). A Hamburgi Egyezmény és „szatellit" jogforrásainak a felelősségi rendszere ettől logikailag egy teljesen eltérő, de objektivizált felelősségi konstrukciót valósít meg (nemzetközi kereskedelmi jogi jogegységesítési céllal) (antitézis). A Rotterdami Egyezmény komplex módon egységbe foglalja a Brüsszeli Egyezmény gyakorlatban bevált, kipróbált szabályait és a Hamburgi Egyezmény modern szabályozási szemléletét (szintézis).

Az értekezés megállapítása az is, hogy jelenleg két élő jogi rendszer szabályozza a tengeri fuvarozói felelősséget. Ezek a felelősségi tárgykör regulálása mentén alkotnak két különböző halmazt.

A szabályozott jogintézmények alapján megállapítható az is, hogy a tengeri fuvarjog és a többi közlekedési alágazat szabályozása közötti fokozatos közeledés figyelhető meg. A tengeri árufuvarozás

joganyaga, különös tekintettel annak felelősségi aspektusaira, azonban mindig különbözni fog a többi közlekedési alágazattól, melynek okát az iparág materiális sajátosságai jelentik.

A felelősségi családokat a három felelősségi szabályozási építőelem: a felelősség alakzata, a kártérítés összegszerű mértéke és az igényérvényesítési eljárás szabályai mentén elemezzük.

3.2. A két szabályozási család

A tengeri fuvarozói felelősség egyik válfaja a **tradicionális** változat, a Brüsszeli Egyezmény és a Rotterdami Egyezmény kárfelelősségi modellje, a másik pedig az azt felváltani kívánó Hamburgi Egyezmény és az utóbbi „szatellit" jogszabályainak felelősségi strukúrája **(„alternatív")**.

A fuvarozó felelősségi struktúrája mindhárom egyezményben egyaránt a receptum helyzeten alapuló objektív felelősségi formáció, amelynek azonban szubjektív elemei is vannak. A felelősség **nem feltétlen**: a szerződésszegő fuvarozó a szabályozásban tételesen felsorolt objektív kimentő okok bizonyítása révén mentesül.

További sajátossága a szabályozásnak, hogy élesen elválik egymástól a locatio és a conductio szakasza, ami a tengeri fuvarozói felelősségi struktúra kétágú szerkezetében tükröződik vissza. Az objektív felelősséget kiegészíti egy, a „rendes gondosságon" alapuló vétkességi felelősségi ág a hajó tengerképes állapotba helyezésével, valamint az árukezeléssel kapcsolatosan. Ez a Brüsszeli és a Rotterdami Egyezmény felelősségi szabályozási családját jellemzi.

A másik szabályozási családot a Hamburgi Egyezmény és „szatellit" jogszabályai jelentik. Felelősségi formációjuk változatlan eleme a receptum felelősségi konstrukció. Alapvető változás azonban

két ponton történt: egységesen kezelik a locatio és a conductio szakaszait technikai és felelősségi jogi szempontból egyaránt. Mindkettőre egyetlen formulát alkalmaznak, melyet egyetlen generálklauzulába foglalnak.

A kártérítés mértékét és az igényérvényesítési eljárás szabályait illetően a szabályozás tartalma és mennyisége lineárisan bővül, fejlődik a szóban forgó nemzetközi egyezményekben, lényeges változás tehát nem mutatható ki közöttük.

3.2.1. A két fuvarozói felelősségi modell a „régi", illetve az „új" Ptk. felelősségi rendszerében

A hazai és a nemzetközi szabályozások összehasonlítása révén az állapítható meg, hogy a magyar szabályozás (a „régi" Ptk. és előzményeinek a speciális fuvarozói felelősségi szabályai) párhuzamosan halad, követi a „klasszikus", tételes kimentő okokra épülő tengeri fuvarozói felelősségi formációt (Brüsszeli Egyezmény, Hague-Visby Szabályok, Rotterdami Egyezmény).

Az egyetlen generálklauzulán alapuló kárfelelősségi modellt (Hamburgi Egyezmény) pedig a Ptk. *kontraktuális kárfelelősségi* generálklauzulája tükrözi vissza.

A tradicionális felelősségi rendszerű szabályozásokat tekintve nincs ***elvi különbség*** *a „régi" Ptk. fuvarozói és a klasszikus tengeri fuvarjogi szabályozások felelősségi rendszere között. Objektív szerkezetűek, a fuvarozó fokozott felelősségét állapítják meg az árukár, valamint a határidőtúllépés esetkörére. Tételesen, kazuisztikus listában határozzák meg azokat a tényezőket, amelyek sikeres bizonyítása esetén a fuvarozó mentesülhet. Ráadásul az angolszász alapokon nyugvó tengeri fuvarjogi szabályozásban és a kontinentális szabályok exkulpációs listájában lényegében ugyanazok a tényezők*

szerepelnek. (Alapvetően eltérő viszont a „locatio”-val kapcsolatos szabályozás.)

A Hamburgi Egyezményben testet öltött felelősségi modell viszont szoros rokonságot mutat a CISG-vel, melynek felelősségi jogi rendelkezésein alapul a Ptk. kontraktuális kárfelelősségi modellje is.

A felelősség alakzatát tekintve ezek is objektív alapúak, s a kárfelelősség a kár objektív bekövetkezésével áll be, a bizonyítás terhét is a szerződésszegőre telepítik. A mentesülés feltételeit azonban egy generálklauzulában rögzítik, szemben a Brüsszeli Egyezmény tételes felsorolást tartalmazó mentességi „listájával”. Ez konkrét, gyakorlati úton kialakult listáját adja azoknak az esetköröknek, amelyek hagyományosan mentesítik a tengeri fuvarozót a kártérítési felelősség alól. Ezzel szemben a Hamburgi Egyezmény egy absztrahált formulát kíván bevezetni a fuvarozói felelősség szabályozásába.

3.2.2. A Ptk., a CISG, a Hamburgi Egyezmény és a Varsói Egyezmény generálklauzulája

Az értekezés megállapítása a Ptk., a CISG, a Hamburgi Egyezmény és a Varsói Egyezmény kárfelelősségi modellje („alternatív” felelősségi modell) közötti összefüggés kimutatása is.

Az ún. „alternatív” felelősségi modell a Varsói Egyezményben (1924) öltött elsőként jogszabályi formát. A formula szövege az értekezésben elemző bemutatásra kerül. Ennek lényege, hogy – a szóban forgó jogforrásokkal megegyezően – egyetlen klauzulába foglaltan jelenítik meg a fuvarozót mentesítő okot, ami egy absztrakt, elméleti gondolatmeneten alapul.

A Varsói Egyezmény felelősségi formációját a Hamburgi Egyezmény ültette át a tengeri fuvarjogba, az értekezésben ugyan-

csak bemutatásra kerülő generálklauzula révén. A tradicionális szabályozással való szakításban a CISG háttérszerepet töltött be. A hasonló gondolatmenetű szabályok megalkotásával ugyanis az volt az UNCITRAL célkitűzése, hogy egységes kárfelelősségi rendszert hozzon létre a nemzetközi kereskedelem áruforgalmazási és árutovábbítási mechanizmusában egyaránt.

Az új Ptk. – amint az értekezésben ez bemutatásra kerül – lényegében a CISG felelősségi modelljét ülteti át a kontraktuális kárfelelősség általános szabályába. Ezért több ponton mutatható ki összefüggés az említett jogforrások kárfelelősségi generálklauzulája között.

Az értekezésben elemző bemutatásra kerül, hogy mind a négy jogforrás felelősségi modellje objektív alapú: a szerződésszegés objektív tényéből indul ki, a szerződésszegő pedig csak akkor mentesül, ha a több elemből álló, egymással összefüggő mentesítő okot sikeresen bizonyítja. A bizonyítás terhét egyaránt a szerződésszegőre telepítik a jogforrások.

Ez alapján az általunk „alternatív”-nak nevezett felelősségi konstrukció célja azonos a szóban forgó jogforrásokban: a szolgáltatás és az ellenszolgáltatás közötti egyensúly megteremtése, vagyis a kockázatok arányos elosztása.

Szabályozási logikájukat és szövegezésüket tekintve viszont nem egyeznek meg egymással teljes mértékben, sőt több ponton különböznek egymástól. Ezek bemutatására az értekezésben kerül sor.

3.3. A nemzetközi jogfejlődés irányai

A nemzetközi fuvarjogi szabályozás szegmentált szerkezete számos nehézséget és bizonytalanságot eredményez a gyakorlatban úgy a fuvarozói felelősség beállta tekintetében, mint a konkrét kártérítési összeg kalkulációja során. A nemzetközi egység megteremtése ezért szakmailag indokolt, a szabályozás iránti igény pedig továbbra is fennáll a bill of ladingek napi szintű alkalmazása ellenére is.

A hiátus következményeit jelentősen tompítja, hogy a vonalkonferenciák által kibocsátott *egységesített bill of ladingek* ezidáig úgy-ahogy orvosolták és tartalommal töltötték ki azokat a szabályozási űröket, amelyeket az ENSZ és a tengeri kereskedelmi érdekképviseleti szervezetek generális szintű szabályok életbe léptetésével kívántak kiegyensúlyozni. Ilyen eszközt jelent a FIATA Combined Bill of Lading is. Ezek a felelősség megalapítására, valamint az átlagos áruérték alapján számítandó kártérítési összegek problémájára is úgy-ahogy megoldást nyújtanak.

Mégis kérdéses a jogfejlődés jövőbeni iránya, ami három különböző úton haladhat. Ezek a szabályozás különböző szintjein helyezkednek el, ezért különböző mérvű kompromisszumokat igényelnek. Ezek a következők:

a) A már megalkotott Rotterdami Egyezmény (Kódex) mint globális jogforrás hatályba lépése.
b) „Model rules" alkotása.
c) Általános szerződési feltételek kialakítása.

Ezen jogfejlődési irányokat, valamint azok megvalósulási esélyeit az értekezésben részletesen kibontjuk. Nézetünk szerint a

három lehetséges szabályozási irány közül a „model rules” megalkotásának van középtávon a legnagyobb esélye a megvalósulásra.

Ennek oka, hogy a modell jogok (soft law) nem fogalmaznak meg kötelezettségvállalásokat az államok részére, hanem csupán mintaként szolgálnak a jogalkotók számára. A model rules szövegét minden állam a saját nemzetállami igényeinek megfelelően alakíthatja tehát,[12] viszont a szabályok alapján azonos marad.

Mivel a legalkalmazhatóbb joggyakorlat alapján kerül kidolgozásra szakértői tárgyalások eredményeként,[13] ezáltal a gyakorlatban már kipróbált, biztosan alkalmazható rendelkezések jönnek létre.

Ez kifejezetten célszerű megoldásnak mutatkozna tehát a tengeri árufuvarozási jog területén. Hatékony lehet az alkalmazásuk azért is, mert könnyebben változtatható a világpiaci tendenciák és a monetáris politika változásai függvényében. Ezáltal megelőző iránymutató szabályozási (vagyis prevenciós) célokat is szolgálhat, különös tekintettel az árufuvarozás technológiájának gyors fejlődésére (pl. UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Rocerds [2017][14]).

A szabályozási törekvések eddigi tapasztalatai alapján az az álláspontunk, hogy egy mintaszabályozás (soft law) kidolgozására van leginkább esély. Ez nem igényli – mint említettük – az államok széles körének kompromisszumát, és alkalmazása sem kötelező. Tetszés szerinti változtatásokkal, kiegészítésekkel építhetők be a nemzeti jogrendszerekbe, illetve a bill of ladingekbe és más hasonló funkciójú okmányokba.

[12] MILASSIN (2016): i. m., 52. o.
[13] MILASSIN (2016): i. m., 53. o.
[14] l. https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records (Megtekintve: 2019. március 31.)

3.4. A fuvarozási szerződés és a szállítmányozás „Ptk. alatti" magánjogi szabályozása: de lege ferenda

A kutatómunka eredményekén megállapítottuk, hogy a „Ptk." kárfelelősségi generálklauzulája csak a keretek meghatározására képes a fuvarozói felelősség tárgykörét tekintve. Kiválóan alkalmas a helyhez kötött, viszonylag jól kalkulálható szolgáltatásokból eredő kártérítési felelősség szabályozására. Kiinduló pontja ugyanis, hogy a károkozást megelőzően létrejött szerződésben a felek maguk határozták meg az egymással szemben fennálló jogokat és kötelezettségeket, s szabadon *mérlegelhetik a kockázatokat is*. Ezért a károkozó magatartás végülis egy önként és tudatosan vállalt szerződéses kötelezettség megszegését jelenti.[15]

A fuvarozási jogviszony ennél viszont bonyolultabb. Sokkal több rizikót hordoz, mint a könnyen átlátható adásvételi, vállalkozási vagy megbízási ügyletek. Emiatt számos materiális indok teszi szükségessé a felelősségi tárgykör konkrét, egyszerű és gyakorlatközpontú szabályozását. Ezt az értekezésben részletesen kibontjuk, valamint azt is, hogy a *Ptk. generálklauzulája nincs tekintettel a fuvarozás speciális sajátosságaira. A klauzula absztrakt jogászi mérlegelést igényel, ami a tömegfuvarozás viszonyai között egyáltalán nem előnyös.*

Emiatt indokolt a fuvarozási szerződés jelenlegi szabályozási rendszerét alapjaiban átgondolni, és új, egységes struktúrába rendezni. Erre három lehetséges megoldás kínálkozik:

a) Egy újonnan megalkotandó jogszabály: törvényi, de legalább kormányrendeleti szinten. Ez megoldást jelentene a fuvarozás

[15] WELLMANN: i. m., 276. o.

tömeges, fajlagos és futószalagszerű szolgáltatásaihoz kapcsolódó életviszonyok *komplex*, gyakorlati szempontú és rugalmas regulálására.

b) Minta szabályok megalkotása a *közigazgatás* közreműködésével.

c) Egységesített általános szerződési feltételek további alkalmazása a gyakorlatban, és ezeknek a legmodernebb kereskedelmi tendenciákhoz való illesztése.

Ami a hazai jogfejlesztést illeti, az új Ptk. csak részben jelentett előrelépést a tengeri, sőt a fuvarjog egésze és a magyar magánjog közötti távolság leküzdésében. A kontraktuális kárfelelősség objektív alapú felelősségi rendszere megfelelő keretül szolgálhat, azonban közvetlen alkalmazása a fuvarozási jogviszonyokban, még belföldi viszonylatban sem életszerű. Ezért élnek tovább azok a korábbi, már tartalmukat vesztett kormányrendeletek[16], amelyek az egyes alágazatok fuvarozási jogviszonyait szabályozzák.

Szemben a nemzetközi viszonyokkal, ahol a soft law alkalmazása tűnik elérhetőnek, és életszerűnek, a belföldi viszonyokra egy, az „új" Ptk. alatti, egységes jogi szabályozást látunk indokoltnak.

Ez nem csupán a felelősségi szabályokat, hanem az „új" Ptk.-ból hiányzó alapvető fuvarjogi intézményeket is tartalmazhatná *olyan absztrakciós szinten*, amely valamennyi közlekedési alágazatra

[16] 120/2016. (VI. 7.) Korm. rendelet a közúti árutovábbítási szerződésekről, 32/2009. (II. 19.); Korm. rendelet
a vasúti árufuvarozási szerződésekre vonatkozó részletes szabályokról; 26/1999. (II. 12.) Korm. rendelet
a légi árufuvarozás szabályairól.

irányadó lehet. Természetesen az általános szerződési feltételek ezeket a szabályokat gyakorlatközelivé tehetnék.

A kormányrendeleti szintű – „új" Ptk. alatti – jogforrásnak szabályozni kellene a raktározási és a tárolási, valamint az ezekhez kapcsolódó terminálszolgáltatások életviszonyait, a multimodális és a nemzetközi multimodális árutovábbítást, a fuvarozás valamennyi alágazatát, a kiegészítő logisztikai szolgáltatásokat, valamint a szállítmányozási jogviszonyt is.

A jogforrás az árutovábbítás életviszonyaival összefüggő, de nem közvetlenül a rendelkezéseihez kapcsolódó lényeges témákat is szabályozhatja, mint amilyenek például a disztribúciós szerződések.

A fuvarozási életviszonyok komplex szabályrendszerének a hátteret és a megfelelő alapot az „új" Ptk. mint „anyajog" jelentené, amely ma csak igen kevés rendelkezést tartalmaz az alapvető fuvarjogi intézményeket illetően. A megalkotandó jogforrás centrumát természetesen a fuvarozói felelősség rendszerbe foglalása képezhetné, de további, a tradicionális fuvarjogi szabályozások meghatározó intézményeit is feltétlenül szabályozni kellene.

Így a szabályozás tárgyát képezné – a fuvarozás technológiai rendjét követve – annak mindhárom szakasza.

Így a *fuvarozás előkészületi szakasza*: a jármű kiállítására vonatkozó általános és speciális rendelkezések alágazatonként, a csomagolás, a berakás és a rögzítés kérdésköre közlekedésbiztonsági szempontból, valamint a felek együttműködése szempontjából egyaránt, a küldemény megvizsgálásának szabályai, a fuvarozási határidők, valamint a fuvarlevél (és másodpéldányának, illetve másolatának) szerepe és tartalma az árutovábbítás végrehajtásában. A legújabb szabályozási tendenciák alapján a fuvarlevél elektronikus változatát, sőt az egész logisztikai tevékenységsort lefedő szerződések

elektronikus úton történő megkötését és teljesítését is szabályozás tárgyává kellene tenni.

A *fuvarozás végrehajtásának* szabályai is helyet kapnának az új jogforrásban, különös tekintettel a fuvarozási akadály és a fuvarozási szerződés egyoldalú módosítására jogosító utólagos rendelkezés, az árukíséret, valamint a rakományfelügyelet tárgyköreire.

A *kiszolgáltatás* mozzanatait is indokolt részletesen szabályozni, annál is inkább, mert ez közvetlenül kapcsolódik az adásvételi szerződés teljesítéséhez. Így az értesítés, a kirakodás, a fuvareszköz és a küldemény megvizsgálásának szabályai, az igényérvényesítés alapját képező kárdokumentáció és így tovább. Külön rendelkezésekkel kellene rendezni a kiszolgáltatási akadály tárgykörét is.

A jogforrásnak általános rendelkezéseket kell tartalmaznia a veszélyes áruk fuvarozására.

A fuvarozási jogviszonyból származó igények érvényesítésének klasszikus fuvarjogi intézményét, a fenntartást is szabályozás tárgyává tehetné, az igényérvényesítés témakörére vonatkozóan pedig – a gyakorlatban elterjedő – alternatív vitamegoldó mechanizmusokat is szabályozhatná, például a jogvita választottbírósági úton való rendezésének alapjait.

(Az „új” Ptk. jelenlegi szabályozása alig-alig érinti ezen intézményeket.)

A klasszikus fuvarjogi intézmények azonban csak az egyik „mezejét” képezik a jogszabálynak, ugyanis komplex, logisztikai szemléletű, az árutovábbítás minden elemét lefedő szabályozásra van szükség. Ennek konkrét és praktikus szabályokat kellene kínálnia a belföldi és nemzetközi unimodális, valamint a multimodális és a nemzetközi multimodális árufuvarozásra, a szakaszok közötti csomóponti tevékenységekre (pl. raktározás, tárolás), és a tengeri fuva-

rozási életviszony jogi relevanciájú kérdéseire egyaránt. Az összetett árufuvarozás további esetköreit (pl. RO-RO, RO-LA) is rendezné.

A tengeri árufuvarozási jogviszonnyal kapcsolatosan szabályozás tárgyává kellene tennie a vonalhajózás legjelentősebb okmányait: a hajóselismervényt, a kiszolgáltatási jegyet, a dokkbizonylatot és a hajóstiszti elismervényt, valamint a bérelt hajózás (tramping) során alkalmazott charter party alkalmazására is egységes, a nemzetközi gyakorlati trendeknek megfelelő szabályokat kellene kínálnia.

A fuvarozói felelősség és az árufuvarozáshoz kapcsolódó klasszikus fuvarjogi intézmények rendezésén kívül, azzal összefüggő lényeges életviszonyokról is szólhat az új jogforrás, hasonlóan, mint a Kódex. Például az elektronikus kereskedelem szabályainak az alkalmazása, az elektronikus árukövetés témaköre vagy a disztribúciós szerződések alapvető szabályozásáról.

Ami a fuvarozói felelősségi struktúrát illeti, úgy a nemzetközi, mint a belföldi struktúrákban a tradicionális fuvarjogi megközelítést tartjuk adekvátnak a fuvarozási életviszonyokkal.

Ehhez célszerűnek mutatkozik az utóbbi évtizedekben megalkotott nemzetközi fuvarjogi konvenciók megoldásait, tendenciáit számba venni. Ezt ötvözni kellene a magyar szabályozási előzmények megoldásaival (tradicionális fuvarozói kárfelelősség), és természetesen a kontraktuális kárfelelősség modern szabályozásának azon elemeivel, amelyek összhangba hozhatók a fuvarozás materiális sajátosságaival (pl. extrém külső veszélyek) és jogi jellemzőivel (pl. receptum helyzet), nevezetesen a felelősség alakzatának objektív szempontú szabályozásával. [17]

Ennek eredménye egy tradicionális alapú, objektív szerkezetű felelősségi alakzat lenne, ami a kimentő okokat néhány olyan

[17] SZALAY (2017): i. m., 130. o

exkulpációs formulába foglalja, amelyek nem állnak ellentétben sem az alágazati nemzetközi, sem a tradicionális tengeri fuvarjogi megoldásokkal,[18] s illeszkednek az „új" Ptk. felelősségi konstrukciójához.

Az új kereskedelmi jogi tendenciák – a Kódex révén – is azt mutatják, hogy a nemzetközi szabályozás is visszatér a bejáratott és jól működő modellhez, hiszen praktikus, a tömegfuvarozás viszonyai között a körülmények jogi szempontú elemző, mérlegelő értékelése (l. Hamburgi Egyezmény) nem életszerű. A „szárazföldi" változatok szabályozása (CMR, COTIF-CIM) pedig sohasem tért el ettől a felfogástól.

A *korlátozott mértékű kártérítés és az igényérvényesítés* alapvető sarokpontjainak szabályozása sem jelentene nehézséget a kodifikátor számára, a különböző alágazatok sajátosságaira tekintettel sem.

A kártérítési határértéket célszerű lenne a nemzetközi, alágazati szinten kialakult mértékhez illeszteni, nem pedig elvont, túlságosan általános módon meghatározni („Kártérítés címén meg kell téríteni a szolgáltatás tárgyában keletkezett kárt."). A nemzetközi szabályozásokban – a felelősség mértéke szempontjából is – külön-külön csoportot képez az árukár, valamint a határidőtúllépés esetköre, valamint a tengeri fuvarjogban a locatio hibája és az azért járó kártérítés maximálizált mértéke. Ezen kárcsoportok megkülönböztetésének a kártérítés mértéke szempontjából ugyancsak megfontolás tárgyát kellene képeznie.

A fuvarszolgáltatások tömeges, fajlagos jellegű, monoton árutovábbítási rendszerben történő teljesítéséből szükségszerűen következő igényérvényesítési eljárásoknak és határidőknek részletes

[18] SZALAY (2017): i. m., 130. o.

szabályozását ugyancsak célszerű jogszabályba foglalni. Ez így nem csupán a fuvarozási, hanem az ún. háttérjogviszonyban (pl. adásvétel, vállalkozás) is garanciája lehet egy magasabb szintű jogegységesítés biztosításának.

Ennek a megoldásnak lehetne még egy pozitív következménye: szükségtelenné válnának a jelenlegi alágazati szintű kormányrendeletek, amelyeket az „új" Ptk. szinte teljesen „kiüresített".

4. A doktori értekezés témakörében készült publikációk jegyzéke

1. A terminálokról szóló ENSZ Konvenció megalkotásának szakaszai. Profectus in Litteris 6., 2014., 141-146. o.
2. A terminálokról szóló ENSZ konvenció megalkotásának első szakasza. In. Kecskés Gábor (szerk.): Doktori Műhelytanulmányok 2014. Győr, Széchenyi István Egyetem Állam-és Jogtudományi Doktori Iskola, 2014., 105-116. o.
3. A világgazdaság változásai és a vonalkonferenciák. In: Jog és Állam 20:pp. 63-72. (2015).
4. Az UNIDROIT és az UNCITRAL szerepe a tengeri árutovábbítást is érintő nemzetközi fuvarjogi szabályozás egységesítésében. In: Kecskés Gábor (szerk): Doktori Műhelytanulmányok 2015. Győr, Széchenyi István Egyetem Állam-és Jogtudományi Doktori Iskola, 2015., 127-142. o.
5. A tengeri fuvarjog egységesülésének első szakasza: A Brüsszeli Egyezmény. In: Jog-Állam-Politika 2015/2 57-86.
6. Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatt, a Hamburgi Egyezmény. In: Jog-Állam-Politika 2016/1. 89-120. o.
7. Rotterdam ante portas, avagy a Rotterdami Egyezmény és a multimodális tengeri fuvarjog. In: Jog-Állam-Politika. 2016/3. 109-141. o.

8. A tengeri fuvarozó felelősségének változásai. In. Kőhidi Ákos, Fazekas Judit, Csitei Béla (szerk.): Állandóság és változás. Tanulmányok a magánjogi felelősség köréből. Budapest, Gondolat Kiadó, 132-155. o.
9. A tengeri fuvarozói felelősség módosulásai a változó szabályozások tükrében. In.: Keserű Barna Arnold (szerk.): Doktori Műhelytanulmányok 2017. Győr, Széchenyi István Egyetem Állam- és Jogtudományi Doktori Iskola, 2017., 403-414. o.
10. A Himalaya-klauzula változásai. A közreműködői felelősség a tengeri fuvarjogban. In: Jog és Állam. XI. Jogász Doktoranduszok Országos Szakmai Találkozója, Budapest, Károli Gáspár Református Egyetem Állam és Jogtudományi Kar, 2018., 50-58. o.
11. Luca G. Castellani-Cyril Emery: A CISG három dimenziója. (Szakfordítás). In. Külgazdaság Jogi Melléklet LXII:(1-2.), 2018., 1-25. o.
12. Frome warehouseman to Terminal Operator. The Influence and Effects of EU Business Law in the Western Balkans – Conference. proceedings of the 1st EU Business Law Forum. 2018. Széchenyi István University. 133-138. o.
13. A tengeri fuvarozói felelősségkorlátozás evolúciója a Rotterdami Egyezményig (megjelenés alatt).
14. Az elektronikus kereskedelem szabályai és a tengeri fuvarjog (megjelenés alatt)
15. The importance and aftermath of the Hamburg Rules: the new international economic order and the maritime transport law (megjelenés alatt).