DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DR. KOVÁCS VIKTÓRIA

DOKTORI ÉRTEKEZÉS

GYŐR
2019

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

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

DOKTORI ÉRTEKEZÉS

Témavezetők:

Dr. Szalay Gyula CSc.
professor emeritus

Dr. Szegedi András PhD.
egyetemi docens

Győr
2019

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

Tartalom

Bevezetés 15
1. A kutatás tárgya 15
1.1. A tengeri árutovábbítás gazdasági jelentősége nemzetközi és hazai viszonylatban 15
1.2. A tengeri fuvarjog szabályozása és kutatása Magyarországon 17
2. A kutatás célkitűzései 20
3. Az alkalmazott kutatási módszerek 22
3.1. A történeti, leíró módszer 22
3.2. A jogösszehasonlító módszer 23
4. Az értekezés megalkotásának motívumai 24
ELSŐ RÉSZ: A TENGERI FUVARJOG SZABÁLYOZÁSI RENDSZERÉNEK FEJLŐDÉSE 25
I. fejezet A MODERN TENGERI FUVARJOGI INTÉZMÉNYEK KIALAKULÁSA 27
1. Történeti előzmények 27
1.1. Az ipari forradalom és a tengerhajózás 29
1.2. A vonaljáratok és a vonalkonferenciák 30
1.3. A tengeri kereskedelmi hajózás tradicionális formái és azok sajátos okmányai 32
1.4. A bill of lading és a fuvarozói felelősség 35
1.5. A britek jogértelmezési gyakorlata 36
2. A Harter Act 38
2.1. A tengeri kereskedelmi hajózás fejlődése 38
2.2. A Harter Act megalkotása 39
2.3. A Harter Act és a tengeri fuvarozói felelősség 40
2.4. A Harter Act szerepe és jelentősége 41
II. fejezet AZ EGYSÉGESÜLÉS ELSŐ SZAKASZA 43
1. Az első globális jogforrás: a Brüsszeli Egyezmény 43
1.1. Az Egyezményhez vezető út 43
1.2. Az Egyezmény szerkezete 47
1.3. Az Egyezmény felelősségi struktúrája 48
1.4. Az Egyezmény ratifikációs nehézségei 49
1.5. A Paramount záradék 50
2. Út a Hague-Visby Szabályokhoz 51
2.1. A társadalmi és gazdasági viszonyok változásai a 20. század második felében 51
2.2. A „konténerforradalom” és a fuvarozott áruérték növekedése 53
2.3. A Visby Protokoll (Visby Protocol) 54
2.4. A Brüsszeli Protokoll (Brussels Protocol) 56
III. fejezet AZ EGYSÉGESÜLÉS MÁSODIK SZAKASZA 57
1. A Hamburgi Egyezmény 57
1.1. A revízió indokai 57

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

1.2. A Konvenció megszületése ... 59
1.3. A Konvenció szerkezete ... 61
2. A Konvenció „szatellit" egyezményei ... 64
2.1. Multimodális ENSZ Konvenció ... 64
2.2. A terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció: a tárolási és raktározási szerződések egységesítésének problémaköre ... 66
3. A Konvenció és a „szatellit" egyezmények felelősségi rendszere ... 69
IV. fejezet ROTTERDAM ANTE PORTAS, AVAGY A ROTTERDAMI EGYEZMÉNY ÉS A MULTIMODÁLIS TENGERI FUVARJOG ... 71
1. Új tendenciák a tengeri árufuvarozás gyakorlatában ... 71
1.1. A piaci környezet változásai ... 71
1.2. Godot-ra várva ... 72
2. Az új kódex megszületése ... 76
2.1. A CMI újra színrelép ... 76
2.2. Az UNCITRAL főszereplővé válik ... 78
2.3. A jogalkotási folyamat révbe ér ... 81
2.4. A Kódex elfogadása ... 82
3. Az új konvenció, mint fuvarjogi kódex ... 83
Az Első rész összefoglalója ... 86
MÁSODIK RÉSZ: A TENGERI FUVAROZÓI FELELŐSSÉG VÁLTOZÁSAI ... 95
V. fejezet A HARTER ACT ÉS A BRÜSSZELI EGYEZMÉNY ... 97
1. Ókori, római jogi és középkori előtörténet ... 97
2. Az ipari forradalom korszaka: a receptum felelősség továbbélése ... 99
3. A Harter Act ... 100
4. A Brüsszeli Egyezmény ... 103
4.1. A hajós felelősségének időbeli kerete ... 104
4.2. A szubjektív felelősségi ág szabályozása a Brüsszeli Egyezményben ... 104
4.3. A tengeri fuvarozó objektív felelőssége az Egyezményben ... 112
4.4. Az árukárért való kártérítés összegszerű korlátozása ... 116
4.5. A bizonyítási teher megosztása ... 117
4.6. Az igényérvényesítés ... 119
VI. fejezet A BRÜSSZELI EGYEZMÉNYTŐL A HAGUE-VISBY RULESIG ... 121
1. A Visby Protokoll ... 121
1.1. Az Egyezmény alkalmazási körének bővítése ... 121
1.2. A hajóselismervénynek az áru átvételét és állapotát bizonyító szerepe ... 123
1.3. Az alkalmazottak és közreműködők felelőssége ... 124
1.4. A kártérítési határérték és az alkalmazott pénznem változásai ... 125
1.5. A csomagolási egység meghatározásának problémái ... 126
1.6. A felelősség összegszerű korlátozásának elenyészése ... 127
1.7. Az elévülési idő ... 127

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2. A Brüsszeli Protokoll 129
VII. fejezet A HAMBURGI EGYEZMÉNY ÉS „SZATELLIT" EGYEZMÉNYEI 131
1. A Hamburgi Egyezmény és a „szatellit" egyezmények felelősségi rendszere 131
1.1. A felelősség alakzata 131
1.2. A kártérítés összegszerű korlátozása 139
1.3. Az igényérvényesítési eljárás 142
VIII. fejezet A ROTTERDAMI EGYEZMÉNY FELELŐSSÉGI STRUKTÚRÁJA 147
1. A fuvarozó felelősségének időbeli kerete 148
2. A tengeri fuvarozó kétágú felelőssége a Kódexben 149
3. A bizonyítási teher 168
IX. fejezet A FELELŐSSÉG ÖSSZEGSZERŰ KORLÁTOZÁSA ÉS AZ IGÉNYÉRVÉNYESÍTÉSI ELJÁRÁS A ROTTERDAMI EGYEZMÉNYBEN 173
1. A fuvarozó felelősségének összegszerű korlátozása 173
2. Az igényérvényesítési eljárás 174
2.1. Az árukárból származó kártérítési igény bejelentése (fenntartás) 175
2.2. A rendes bírósági és a választottbírósági eljárás 176
2.3. A fuvarozási jogviszonyból származó igények elévülése 178
A Második rész összefoglalója 179
HARMADIK RÉSZ: A TENGERI FUVAROZÓ FELELŐSSÉGÉT KIALAKÍTÓ TÉNYEZŐK. A MATERIÁLIS JELLEMZŐK ÉS A FELELŐSSÉGI ÉPÍTŐELEMEK KAPCSOLATA 183
X. fejezet A TENGERI FUVAROZÓI FELELŐSSÉG MATERIÁLIS JELLEMZŐI 185
1. A szabályozási struktúra jellemzői a gyakorlat oldaláról: szegregált, réteges szerkezet 185
2. A „receptum helyzet" (bizonyítási szükséghelyzet) mint differencia specifica 186
3. A tengeri fuvarozás külső körülményei 187
3.1. Az árutovábbítás során felmerülő extrém külső veszélyforrások 188
3.2. Az árutovábbításhoz kapcsolódó szolgáltatások közben felmerülő külső veszélyforrások 193
4. A tömegszerű, standardizált és sokszereplős fuvarszolgáltatás kockázatai 194
4.1. Újszerű, komplex technológia 196
4.2. A komplex szolgáltatás szereplőinek számossága, mint kockázati elem 197
5. Különös veszélyek az árutovábbítási rendszerben 198
6. Az áruküldemény természete („inherent vice") 199
7. Az előreláthatóság objektív korlátai 201
8. A károsulti közrehatás („közbenső szerződésszegés") 203
9. A kockázat és a fuvardíj aránytalansága, mint felelősségalakító tényező 205
9.1. A fuvarozás során megjelenő kockázati halmazok 206
9.2. A fuvarozás iránti materiális igény, mint a kockázatalakítás alapja 207
9.3. Az előreláthatósági deficit a fuvardíj/kockázat szempontjából 208
9.4. A pénznemek „sokszínűsége" és a fuvarozott áruérték növekedése 208
XI. fejezet A TENGERI FUVAROZÓI FELELŐSSÉG ALAKZATA 211

1. A felelősség alapja a tradicionális szabályozásokban ... 212
1.1. A vétkességi felelősségi ág – a „locatio” szakasza ... 213
1.2. Az objektív felelősségi ág – a „conductio” szakasza ... 214
2. A Hamburgi Egyezmény felelősségi generálklauzulája ... 223
2.1. A generálklauzula elemei ... 224
2.2. Bizonyítási teher ... 226
XII. fejezet A FELELŐSSÉG ÖSSZEGSZERŰ KORLÁTOZÁSA ÉS A SAJÁTOS IGÉNYÉRVÉNYESÍTÉSI ELJÁRÁS ... 229
1. A felelősség összegszerű korlátozása a hatályos tengeri fuvarjogi szabályozásokban ... 229
1.1. A fuvardíj/kockázat és a kártérítés összegszerű korlátozásának elvi alapjai ... 229
1.2. Az előreláthatóság korlátai a kártérítés mértéke szempontjából ... 230
2. A fuvarozói felelősség összegszerű korlátozásának hatályos szabályai ... 235
2.1. A kártérítés összegszerű korlátozása árukár esetén ... 235
2.2. A kártérítési összeg korlátozása a fuvarozási határidő túllépése esetén ... 238
2.3. A felelősség összegszerű korlátozásának elenyészése ... 239
3. Az igényérvényesítési eljárás a hatályos tengeri fuvarjogi szabályozásokban ... 239
3.1. Az igényérvényesítési eljárás szabályozásának elvi alapjai ... 240
3.2. Az igényérvényesítési processzus részletes szabályozása ... 241
A Harmadik rész összefoglalója ... 243
NEGYEDIK RÉSZ: A TENGERI FUVAROZÓI FELELŐSSÉGI SZABÁLYOZÁSI CSALÁDOK MEGJELENÉSE A MAGYAR MAGÁNJOGBAN ... 245
XIII. fejezet A „KLASSZIKUS” FUVAROZÓI FELELŐSSÉG A MAGYAR, ILLETVE A TENGERI FUVARJOGBAN ... 247
1. A fuvarozói felelősség változásai a magyar magánjogban ... 247
1.1. A Fuvarosokról szóló törvénycikk ... 247
1.2. A Kereskedelmi törvény ... 248
1.3. Az 1959. évi IV. törvény („régi” Ptk.) ... 252
2. A tradicionális tengeri fuvarozói felelősség és a „régi” Ptk. ... 259
2.1. A szabályozás módszere, valamint tárgyi és területi hatálya ... 259
2.2. A („régi”) Ptk. és a klasszikus tengeri fuvarozói felelősség összehasonlító elemzése 260
3. Összegzés ... 270
XIV. fejezet AZ „ALTERNATÍV” FELELŐSSÉGI MODELL A MAGYAR, ILLETVE A NEMZETKÖZI SZABÁLYOKBAN ... 273
1. Az új fuvarjogi konvenciók „alternatív” felelősségi rendszerének modellje ... 273
1.1. A Varsói Egyezmény felelősségi rendszere ... 273
1.2. A Hamburgi Egyezmény felelősségi rendszerének genezise ... 277
1.3. Varsói Egyezmény vs. Hamburgi Egyezmény ... 278
1.4. Bécsi Vételi Egyezmény (CISG) vs. Hamburgi Egyezmény ... 279
2. A Polgári törvénykönyv (Ptk.) és a fuvarozói felelősség ... 280
2.1. A kontraktuális kárfelelősség új rendszere ... 280

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2.2. A felelősség alapja (alakzata) a Ptk.-ban 281
2.3. A Polgári törvénykönyv vs. CISG 283
2.4. Az „új” Ptk. a CISG és a Hamburgi Egyezmény generálklauzulájának összehasonlító elemzése 285
Összefoglaló gondolatok 289
1. A két szabályozási család 289
1.1. A tradicionális felelősségi struktúra 290
1.2. A Hamburgi Egyezmény felelősségi rendszere 290
2. A két fuvarozói felelősségi modell a „régi”, illetve az „új” Ptk. felelősségi rendszerében. 291
3. Egy új szabályozás iránti gazdasági igény 293
4. A jövő „képlete” 294
4.1. Nemzetközi (globális) viszonyok 294
4.2. A nemzetközi szabályozások és a magyar magánjog, de lege ferenda 298
4.3. Két lépés előre, egy hátra 298
4.4. A fuvarozási szerződés, szállítmányozás és logisztika „Ptk. alatti” magánjogi szabályozása 299
4.4. Közigazgatás vagy a „szakma” 303
4.5. A tengeri fuvarjog fejlődésének hatása a magyar magánjogra: még egyszer a fuvarozói felelősségről 303

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

ÁBRAJEGYZÉK

I-1. ábra A tengeri kereskedelem forgalmának változásai 1975 és 2016 között (Forrás: geopolitika.hu) 16
II-1. ábra A Brüsszeli Egyezmény megalkotásának csomópontjai (Készítette: K. V.) 47
II-2. ábra A tengeri fuvarozói felelősség tradicionális szerkezete (Készítette: K. V.) 48
III-1. ábra A Hamburgi Egyezmény létrejöttének lépcsői (Készítette: K. V.)..... 61
III-2. ábra A folyamat szereplőinek és kapcsolatrendszerük ábrázolása gráffal (Készítette: K. V.) 64
IV-1. ábra A háztól-házig árutovábbítás struktúrája (Forrás: Yousen Logistics [Hungary] Introduction)..... 74
IV-2. ábra: A különböző (nemzeti, regionális, nemzetközi szintű) fuvarjogi tárgyú konvenciók alkalmazásának sokszínűsége (Készítette: K. V.)..... 76
IV-3. ábra A CMI kereteiben folyó kodifikáció szakaszai (Készítette: K. V.)..... 78
IV-4. ábra Az UNCITRAL jogalkotási tevékenységének folyamata (Készítette: K. V.)..... 83
VIII-1. ábra A felelősség időtartamának bővülése (Készítette: K. V.)..... 149
X-1. ábra A logisztikai struktúra szakaszai és szabályozása (Készítette: K. V.)..... 186
X-2. ábra A nemzetközi tengeri árufuvarozás forgalma (Forrás: Review of Maritime Transport) 195
X-3. ábra A tengeri kereskedelem struktúrája (Forrás: geopolitika.hu) 195
XI-1. ábra A fuvarozó felelősségét kialakító tényezők (Készítette: K. V.) 211
XI-2. ábra A fuvarozó objektív felelősségének működése (Készítette: K. V.)..... 215
XII-1. ábra A fuvardíj és a kockáztatott értékek aránya (Készítette: K. V.)..... 230
XII-2. ábra A kártérítés összeghatára a fuvarjogi szabályozásokban és az átlagos áruérték (Készítette: K. V.) 232
XII-3. ábra A tengeri fuvarozó felelősségének maximális mértéke (Készítette: K. V.)..... 237
XII-4. ábra A fuvarozói felelősség szerkezete és az azt kialakító tényezők (Készítette: K. V.) 243
XIII-1. ábra A kártérítés maximális mértéke árukár esetén (Készítette: K. V.) 267
XIII-2. ábra Igénybejelentési határidők (Készítette: K. V.)..... 269
XIII-3. ábra Az elévülési idő (Készítette: K. V.)..... 269

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

Táblázatok jegyzéke

III-1. táblázat A Hamburgi E. újszerű elemeinek összevetése a Brüsszeli E. tartalmi elemeivel (Készítette: K. V.) 63
IV-1. táblázat az egyes fuvarjogi tárgyú konvenciók felelősségkorlátozásának határai „egység/csomag" és „kg" szerinti bontásban (Készítette: K. V.) 90
V-1. táblázat A mentesülési okcsoportok a Harter Act alapján (Készítette: K. V.) 103
V-2. táblázat A Szabályokban meghatározott mentesítő körülmények (Készítette: K. V.) 113
V-3. táblázat A mentesülési okcsoportok a Harter Act és a Brüsszeli Egyezmény alapján (Készítette: K. V.) 115
VII-1. táblázat A fuvarozó felelősségének időtartama a Brüsszeli és a Hamburgi Egyezmény alapján (Készítette, ford.: K. V.) 133
VII-2. táblázat A formula magyarul és angolul (Készítette, ford.: K. V.) 133
VII-3. táblázat A felelősség tartama a Multimodális és a Terminálok felelősségét szabályozó konvenciókban (Készítette, ford.: K. V.) 135
VII-4. táblázat A generálklauzula a Hamburgi Egyezményben és a „szatellit" jogszabályokban (Készítette, ford.: K. V.) 137
VII-5. táblázat Tűzesetekkel kapcsolatos kimentő okok (Készítette, ford.: K. V.) 139
VII-6. táblázat Élet- és vagyonmentéssel kapcsolatos kimentő okok (Készítette, ford.: K. V.) 139
VII-7. táblázat A kártérítés maximális mértéke a szárazföldi és a tengeri alágazati szabályozások alapján (Készítette: K. V.) 142
VII-8. táblázat Az igényérvényesítés szabálya a Hamburgi Egyezmény és a „szatellit" jogszabályai alapján (Készítette: K. V.) 145
VIII-1. táblázat A felelősség időtartama (period of responsibility) (Készítette, ford.: K. V.) 148
VIII-2. táblázat A tengerképesség és az árukezelés biztosításának kötelezettsége a felelősség alakzata szempontjából (Készítette, ford.: K. V.) 150
VIII-3. táblázat Mentesülés a felelősség vétkességi ágában (Készítette, ford.: K. V.) 151
VIII-4. táblázat A károsodás tárgya (Készítette, ford.: K. V.) 152
VIII-5. táblázat Mentesülés a felelősség alól (Készítette: K. V.) 154
VIII-6. táblázat A „vis maior", a tengeri veszélyek és balesetek mint mentesítő tényezők (Készítette, ford.: K. V.) 157
VIII-7. táblázat A háború és a kalózkodás mint mentesítő tényezők (Készítette, ford.: K. V.) 158
VIII-8. táblázat Hatósági intézkedések mint mentesítő tényezők (Készítette, ford.: K. V.) 158
VIII-9. táblázat A sztrájk mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.) 159
VIII-10. táblázat Az áruküldemény belső tulajdonsága mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.) 159
VIII-11. táblázat A rendes gondossággal fel nem fedezhető hibánk mint mentesítő tényezők (Készítette, ford.: K. V.) 160

VIII-12. táblázat A csomagolás és a jelölések hiányossága mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.) 161
VIII-13. táblázat Károsulti közrehatás mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.) 161
VIII-14. táblázat Tűzeset mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.) 162
VIII-15. táblázat Életmentő intézkedések a tengeren mint mentesítő tényezők (Készítette, ford.: K. V.) 162
VIII-16. táblázat A fuvarozó vétlensége (Készítette, ford.: K. V.) 163
VIII-17. táblázat A berakodás és rögzítés során keletkezett káréért való felelősség alóli mentesülés (Készítette, ford.: K. V.) 164
VIII-18. táblázat Felelősség alóli mentesülés a környezeti károkozással kapcsolatban (Készítette, ford.: K. V.) 164
VIII-19. táblázat A veszélyessé váló áruk és azok feláldozása (Készítette, ford.: K. V.) 164
VIII-20. táblázat A közös hajókár szabályozása (Készítette, ford.: K. V.) 165
VIII-21. táblázat A késedelemért való kárfelelősség (Készítette, ford.: K. V.) 165
VIII-22. táblázat A fuvarozási határidő túllépésének szabályai a tengeri fuvarjogi jogforrásokban (Készítette, ford.: K. V.) 166
VIII-23. táblázat A fuvarozási határidő túllépése miatti kár (Készítette, ford.: K. V.) 167
VIII-24. táblázat A bizonyítási teher megosztása (Készítette, ford.: K. V.) 170
VIII-25. táblázat A bizonyítási teher megosztása, folyt. (Készítette, ford.: K. V.) 171
VIII-26. táblázat A bizonyítási teher a szubjektív ágra (Készítette, ford.: K. V.) 171
IX-1. táblázat Az összegszerű korlátozás a hatályos tengeri változatokban (Készítette: K. V.) 173
IX-2. táblázat Az összegszerű korlátozás alágazati szabályok szerinti összehasonlítása („SDR”) (Készítette: K. V.) 174
IX-3. táblázat Az igény bejelentése árukárból származó kártérítési igény esetén (Készítette, ford.: K. V.) 176
IX-4. táblázat Az igény bejelentése a fuvarozási határidő túllépéséből származó igény esetén (Készítette, ford.: K. V.) 176
IX-5. táblázat Választottbíróság (Készítette, ford.: K. V.) 177
IX-6. táblázat Elévülési idő (Készítette, ford.: K. V.) 178
IX-7. táblázat Az elévülési idő nyugvása és megszakadása (Készítette, ford.: K. V.) 179
XIII-1. táblázat A felelősség alapja (Készítette: K. V.) 254
XIII-2. táblázat Mentesülés a felelősség alól (objektív tényezők) (Készítette: K. V.) 254
XIII-3. táblázat Mentesülés a felelősség alól (szubjektív elem) (Készítette: K. V.) 255
XIII-4. táblázat A kártérítés mértéke (Készítette: K. V.) 257
XIII-5. táblázat A késedelem szabályozása (Készítette: K. V.) 258
XIII-6. táblázat Kártérítés dolózus magatartás esetén (Készítette: K. V.) 259
XIII-7. táblázat Mentesítő körülmények (Készítette, ford.: K. V.) 261
XIII-8. táblázat A fuvarozó magatartását értékelő mozzanat mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.) 262
XIII-9. táblázat Az áru belső tulajdonsága mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.) ... 263

XIII-10. táblázat A csomagolás és a jelölések elégtelenségének szabályozása (Készítette, ford.: K. V.).....263
XIII-11. táblázat A károsulti közrehatás esetkörei (Készítette, ford.: K. V.).....264
XIII-12. táblázat A speciális mentesítő tényezők szabályozása (Készítette, ford.: K. V.) 265
XIII-13. táblázat A fuvarozó vétlensége (Készítette, ford.: K. V.).....266
XIII-14. táblázat A kártérítés mértéke szándékos károkozás esetén (Készítette, ford.: K. V.)...268
XIV-1. táblázat A felelősség alakzata a Varsói E. és a Hamburi E. alapján (Készítette: K. V.) 278
XIV-2. táblázat A CISG és a Hamburgi E. generálklauzulája (Készítette: K. V.) 280
XIV-3. táblázat Az „új" Ptk. általános kontraktuális és a „régi" Ptk. fuvarozói felelősségi mentesítő okai (Készítette: K. V.).....282
XIV-4. táblázat A konjunktív kimentő tényezők a Ptk. és a CISG generálklauzulájában (Készítette: K. V.) 284
XIV-5. táblázat A Ptk., a CISG és a Hamburgi Egyezmény generálklauzulája (Készítette: K. V.) 286

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

RÖVIDÍTÉSEK

A fuvarosokról szóló tvc.	A fuvarosokról szóló 1840. évi XX. törvénycikk.
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
B/L	Hajóselismervény (Bill of Lading)
Brüsszeli Protokoll	Brussels Protocol (SDR Protocol)
C/P	Hajóbérleti szerződés (Charter Party)
CISG	Áruk nemzetközi adásvételéről szóló Bécsi Egyezmény
CLOUT	Case Law on UNCITRAL Texts
CMI	Comité Maritime International (Tengerjogi Bizottság)
CMR	A Genfben 1956. május 19-én a nemzetközi közúti árufuvarozási szerződés tárgyában aláírt egyezmény.
COTIF-CIM	A Bernben 1961. február 25-én aláírt vasúti árufuvarozási nemzetközi egyezmény.
DCU	Általános Kiegészítő Határozmányok
Egyezmény	A hajóselismervényekre vonatkozó Brüsszeli Egyezmény (Hague Rules), Brüsszeli Egyezmény
ENSZ	Egyesült Nemzetek Szervezete (United Nations)
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations (Szállítmányozó Szövetségek Nemzetközi Föderációja)
Hague-Visby Rules	Hague-Visby Szabályok
Harter törvény	Harter Act
IATA	Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség
ILA	International Law Association (Nemzetközi Jogi Egyesület)
INCOTERMS	International Commercial Terms
ISC	Birodalmi Hajózási Bizottság
KÁSZ	120/2016. (VI. 7.) Korm. rendelet a közúti árutovábbítási szerződésekről
Kódex	A részben vagy egészben tengeri árufuvarozásási szerződésekről szóló ENSZ Konvenció (Rotterdam Rules), Rotterdami Egyezmény
Konvenció	A tengeri árufuvarozásra vonatkozó ENSZ Konvenció (Hamburg Rules), Hamburgi Egyezmény
Kt.	1875:XXXVII. t. cz Kereskedelmi törvénycikk
K. V.	Kovács Viktória
MTO	Multimodal Transport Operator
MTO Konvenció	A multimodális árufuvarozásra vonatkozó ENSZ Konvenció (MTO Convention), Multimodális ENSZ Konvenció.
OTT	Transport Terminal Operator
OTT Konvenció	A terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció (OTT Convention).
„régi" Ptk.	1954. évi IV. törvény a Polgári törvénykönyvről
RID	The Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods By Rail
RO-LA	Rollende Landstraße („gördülő országút")
RO-RO	Roll on - Roll off (kombinált közúti-vízi fuvarozás)
SDR	Special Drawing Rights („Különleges Lehívási Jogok")
„Szatellit" jogforrások	Multimodális ENSZ Konvenció és a Terminálok felelősségéről ENSZ Konvenció
„új" Ptk.	2013. évi V. törvény a Polgári törvénykönyvről
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law (ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága)
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development (ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciája)
Varsói Egyezmény	A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egyégesítéséről szóló Varsói Egyezmény

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

Bevezetés

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-szállítási és fuvarozási ipar minden területén érvényesülnek. A tanulmány célja alapvetően azonban a tengeri fuvarozói felelősségi rendszer feltárása, annak összehasonlító elemzése és összevetése a fuvarozói felelősséget szabályozó hazai törvényi szintű jogforrásokkal.

1.1. A tengeri árutovábbítás gazdasági jelentősége nemzetközi és hazai viszonylatban

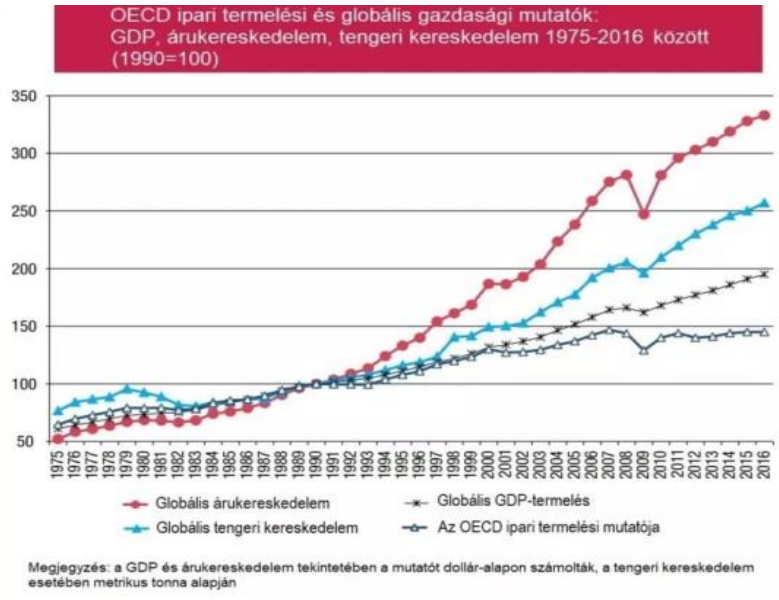
Napjainkban teljesen természetes, hogy a világkereskedelem legnagyobb része – közvetlenül vagy közvetve – tengeri árufuvarozás útján bonyolódik. Ez Magyarország tekintetében is igaz: a tengerentúli (elsősorban távol-keleti) áruféleségek multimodális árutovábbítás útján jutnak el hazánkba valamely jelentős 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.

[1] MOLNÁR István János: A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga II. (2. kiadás). Patrocinium, Budapest, 2016., 149. o.

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

A tengeri árutovábbítás legnagyobb előnyére szolgál, hogy nagy tömegű áru továbbítását teszi lehetővé viszonylag költséghatékonyan, valamint megbízható módját jelenti az árufuvarozásnak[2]. A szárazföldi fuvarozási módozatokhoz képest környezetkímélőbb: a globális gazdasági tevékenységből származó környezetterhelés csupán 12%-át teszi ki az áruk 80%-át megmozgató ágazat.

Hátrányára szolgál azonban, hogy viszonylag lassú, ezért hosszú a fuvarozás ideje. Nem alkalmas bizonyos áruféleségek (pl. gyorsan romló áruk) továbbítására, és nem minden esetben tud lépést tartani a globális gazdasági tranzakciók által megkövetelt sebességgel: például a rövid fuvarozási idővel elektronikus úton megrendelt áruk mozgatására nem igazán alkalmas.



I-1. ábra A tengeri kereskedelem forgalmának változásai 1975 és 2016 között[3] (Forrás: geopolitika.hu)

Hátrányai ellenére is a nemzetközi kereskedelem 80%-a a tengereken realizálódik.[4] Ez alapján megállapítható, hogy a szóbanforgó 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 árukereskedelem értékének növekedésével, amely tendencia egyedül 2009-ben, a világgazdasági válság kirobbanásakor ingott meg jelentősebben.[5]

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

Az arányszámok 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 kereskedelmi viszonylatban.

Ezt a célkitűzést segítheti a Kína által vezetett „Új Selyemút”[6] 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, melyeken 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 átgondolására is javaslatot tesz. Egy, a közlekedési alágazatok sajátosságait, valamint a fuvarozói és fuvaroztatói érdekeket egyaránt figyelembe vevő, egységes szabályozási struktúra vázlatát rajzolja meg.

1.2. 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.

[6] Kína BRI Program

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. §*[7]-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.

Az „új" Ptk. a fuvarozói felelősséggel kapcsolatosan csak *egyetlen rendelkezést* tartalmaz: ez a multimodális fuvarozó felelősségét érinti.[8]

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.

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)[9] felelősségi modelljét a kontraktuális kárfelelősség általános szabályába. Ez a modell pedig tartalmilag

[7] „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.

[8] „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.

[9] Convention on Contracts for the International Sale of Goods – CISG.

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[10] 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[11] 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.

Ezekre a folyamatokra való felkészülést nehezíti a magyar jogtudomány érdeklődésének hiánya. A témakörben két kandidátusi értekezés[12] állt rendelkezésünkre a kutatómunka során magyar nyelven. Négy monográfia[13] 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[14] 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.

[10] United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.
[11] Az Európai Parlament és a Tanács 593/2008/EK Rendelete a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról.
[12] KRESKAY Ferenc: A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján. 1996.;
SZALAY Gyula: A fizikai elosztás joga rendszerbe foglalásának lehetőségei és korlátai. 1994.
[13] 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.
[14] FÖLDI András: Kereskedelmi jogintézmények a római jogban. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1997.
SIKLÓSI Iván: A custodia-felelősség néhány kérdése a római jogban. Budapest, 2009.

2. A kutatás célkitűzései

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.

Az értekezés felépítése ehhez a gondolatmenethez igazodik. Négy érdemi részre és az összefoglalás szerkezeti egységére tagozódik.

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 szakirodalom 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 változásakat, 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 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. Ezért kutatási módszertanként ez külön megjelenik.

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

3.1. 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 árufuvarozási jogra – különös tekintettel a tengeri fuvar-

jogra – 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.

3.2. 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, mi-

nőségi és mennyiségi változásai, fejlődése ezzel a módszerrel kerülnek elemző bemutatásra. A dolgozat befejező részében ezzel a módszerrel történik 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. Ezek alapját a Szalay Gyula és személyem által jegyzett tudományos publikációk, illetve az oktatás során felhasznált jegyzetek és segédanyagok képezik.

4. Az értekezés megalkotásának motívumai

A tárgykör kutatásának fő indítéka az volt, hogy a tengeri magánjog egészének a fejlődéséről részletes áttekintést nyújtson. Ez részben saját kutatási célokat szolgált, másrészt a témakör iránt érdeklődők számára dolgozza fel az elsősorban angol nyelvű szakirodalmat.

A kutatómunka hasznosítási lehetősége az eltérő felelősségi struktúrák elvi összevetésének a gyakorlatba való átültetésében áll. A jogalkalmazók, a bírák, a választottbírák, az ügyvédek, valamint a kereskedelem és az árutovábbítás szereplői számra egyaránt hasznosíthatóak az elvi levezetések, s kétség kívül érdekes témákat tárgyalnak.

Reményeim szerint a jogalkotási munkának is kiinduló pontját képezheti. Feltárja – a nemzetközi mellett – a hazai jogalkotás, jogfejlesztés indokait az árufuvarozási jog tárgykörét tekintve. Javaslatot tesz a jogalkotás szintjére és a megalkotandó jogforrás tartalmára is. Ezt az értekezésben bemutatandó társadalmi-gazdasági viszonyok változásai és azok jogszabályi leképeződései is alátámasztják.

A tanulmány elkészítéséhez tudományos érdeklődésem mellett az vezetett, hogy – lehetőségeimhez mérten – inspirációt adjak a nézetem szerint indokolt jogalkotási, jogfejlesztő döntésekhez, a szakirodalom számára egy viszonylag komplex, a gyakorlatban is használható, szövegszerűségében áttekinthető anyag álljon rendelkezésre. A dolgozat célja nem utolsó sorban az is, hogy a Kereskedelmi jog oktatása számára is felhasználható ismeretanyagot közvetítsen.

A dolgozat létrejöttéért szeretnék köszönetet mondani azoknak, akik több éven át segítették munkámat és a tudományos pályán történő elindulásomat.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

ELSŐ RÉSZ

A TENGERI FUVARJOG SZABÁLYOZÁSI RENDSZERÉNEK FEJLŐDÉSE

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

I. fejezet
A MODERN TENGERI FUVARJOGI INTÉZMÉNYEK KIALAKULÁSA

1. Történeti előzmények

A római jog már ismerte a tengeri fuvarozó korlátozott felelősségét. A fuvarfeladatok esetlegessége, személyhez kötöttsége, a tengerhajózás kezdetleges feltételei már akkor indokolták a felek közötti kockázat megosztását. Ezek a viszonyok, és a hajótulajdonos valamint a kereskedő személyének azonos volta a „vis maiorig" terjedő (l. receptum) felelősséget csiszolt ki a fuvarozás céljából átvett küldeményekre vonatkozóan.

A tengeri kereskedelem fokozódó jelentősége következtében Kr.e. a II. században megjelent egy addig ismeretlen jogintézmény, az actio exercitoria. Ez olyan járulékos kereseti forma volt, amely lehetővé tette, hogy a szerződő fél ne azt perelje, akivel szemben közvetlenül eljárt, hanem azt, aki vagyoni felelősséggel tartozott a szerződő féllel szemben[15], vagyis aki a gazdasági haszon és a kockázat viselője volt[16]: magát az exercitornak nevezett vállalkozót.

A felelősség összegszerű korlátozásáról ebben az időszakban még nem volt szó. A receptum felelősség alapján viszont a „vis maiorig" terjedő felelősséget viselt a fuvarozó azokért a dolgokért, amelyeket fuvarozás céljából vett át. Ezekért az általános keresetek alapján felelt. Amennyiben díjazás ellenében végezte a fuvarozást, akkor a kártérítési kereset érvényesítésére az actio locati szolgált, ha ingyenesen végezte, akkor az actio depositi (csak letét!), amennyiben pedig bérleti szerződés alapján az egész hajót bérbe adta, akkor actio conducti volt az a kereseti forma, ami a fuvarozóval szembeni igény érvényesítésére szolgált (a harmadik változat a mai fuvarozási szerződésnek felelt meg).

Ez a felelősségi forma ugyanúgy, mint a közös hajókár intézménye valószínűleg már létezett az egyiptomi, majd a mediterrán – föníciai és görög – kultúrákban is. A szakirodalom által a korszak komplex tengerjogának nevezett – a római jog hagyományaitól független – Rhodosi törvény sajátosságait pedig éppen az adja, hogy nem ismerte még a fuvarozó receptum felelősségét. E helyett árukár bekövetkezése esetén a kapitány és a hajó személyzete felelt abban az esetben, ha ők okozták az árukárt.

Egyes középkori törvényszövegek is utaltak már a fuvarozó (hajótulajdonos) felelősségének korlátozására, viszont ezek még távol voltak az egységes és átgondolt szabályoktól. Itáliában a *Tabula Amalfitana*[17] rendelkezései szerint a tulajdonos csak a hajóval tartozik helytállni, a

[15] FÖLDI András: Kereskedelmi jogintézmények a római jogban. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1997., 119. o.
[16] SCHMIDT Beatrix: A magister jogállása és az exercitor felelőssége — az actio exercitoria tükrében. Acta Juridica et Politica. Szeged, 2006., 7. o.
[17] KRESKAY Ferenc: A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján (kandidátusi értekezés), 1996., 10. o. (Az olasz nyelvű változat a 14. században jelnt meg, a latin nyelvű azonban ennél régebbi.)

Fueros de Valencia[18] (1250) alapján pedig a kapitány és a tulajdonosok csak tulajdoni hányaduk arányában felelnek a rakományért, amennyiben viszont ez nem fedezné a kárt, akkor a kapitány vagyona jelentett biztosítékot. A *Fueros de Valencia* szóbanforgó rendelkezése már egyértelmű felelősségkorlátozó szabálynak nevezhető.

A *Consolt de Mar*[19] (1343) is korlátozta a hajótulajdonos felelősségét. Ez alapján a kapitánynak kellett megtérítenie azt a kárt, ami a küldeményben a hajó hiányos felszereléséből származik. Amennyiben a kapitány készpénze ezt nem fedezi, akkor a hajót kellett értékesítenie. Amennyiben pedig a vételár sem volt elegendő a kár összegszerű megtérítésére, akkor a vagyonát kellett értékesítés tárgyává tenni. A tulajdonostársak pedig tulajdoni hányaduk arányában feleltek.[20] Az előző rendelkezések alapján ez mondható az első egymásra épülő szabályokat tartalmazó, átgondolt felelősségkorlátozó rendszernek.

A francia jogban is felbukkant a komplex tengerjogi szabályozás egy-egy elemeként, más rendelkezések mellett a hajós felelőssége és annak korlátozása (VI. Károly 1415. évi *Ordonance*). Ez alapján, amennyiben az árukár annak következtében állt elő, hogy a hajó elsüllyedt, akkor a hajósvállalkozó azáltal mentesülhetett a felelősség alól, ha a hajót tartozékaival együtt átengedi, vagyis abandonálja.[21]

A felelősségkorlátozás teljesen kiépült rendszere a svéd tengerjogi törvényben jelent meg először (1667).[22] Konkrétan megjelenik a fuvarozó árukárok miatti felelősségének szabályozása az egyéb károk miatti felelősség mellett.[23] Lényegében ezen alapul XIV. Lajos *„Ordonnance touchant la marine”* (1681) rendelete is. Ez alapján a hajótulajdonos a hajó és a rakomány abandonálása révén mentesül, amennyiben a kapitány cselekményére visszavezethető az árukár bekövetkezése. *A rendelet hatására vált általánossá a fuvarozói felelősség korlátozása az európai országok tengeri magánjogában.*[24]

A kora középkor időszakában a kereskedelmi hajózás nem sokban különbözött attól, mint amilyen korábban volt. A hajó még mindig a hajósvállalkozó tulajdonában állt, a „céget” pedig egy vagy néhány személyből álló társulás képezte. A tulajdonos vagy a tulajdonosok egyike mindig együtt utazott a hajóval, s egyben ő volt a vállalkozás kereskedelmi vezetője („magister navis”) is. Ez azt jelenti, hogy a kapitány minden esetben a rakománytulajdonosok egyike is volt. A felelősség valamilyen szempontú korlátozása pedig csak fokozatosan, akkor vált indokolttá, amikor a tengeri kereskedelmi viszonyok bonyolultabb formát öltöttek, a hajósvállalkozó pedig már nagyobb súllyal vállalkozott idegen áruk eljuttatására.[25] Ennek gyakorlata fokozatosan, a 17. századra alakult ki. A tengeri kereskedelmi hajózás jogi fajtái pedig még messze voltak a kapitalizmus viszonyai között kicsiszolódott ügyleti formáktól.

[18] KRESKAY: i. m., 10. o.
[19] KRESKAY: i. m., 11. o.
[20] KRESKAY: i. m., 11. o.
[21] KRESKAY: i. m., 11. o.
[22] KRESKAY: i. m., 12. o.
[23] A hajótulajdonos együtt felel a kapitánnyal, viszont a hajó és a felszerelés abandonálása révén mentesül.
[24] KRESKAY: i. m.: 12. o.
[25] SZALAY Gyula: A fuvarjog alapjai. Győr, UNIVERSITAS-Győr Nonprofit Kft., 2008., 1. o.

Jelentős változások a tengeri hajóközlekedés (és árutovábbítás) gazdasági és műszaki-technikai környezetében a 18. század végétől datálódó ipari forradalom hatására következtek be.

Ennek nyomán a tengeri árutovábbításhoz kapcsolódó jogi kérdések is többrétűvé váltak. Legszembetűnőbb eredményként a kezdetben csak átvételi elismervényként szolgáló hajóselismervény *(bill of lading)* – az 1700-as évek vége felé – már rendeletre szóló, forgatással átruházható értékpapírrá[26] fejlődött, később pedig már a fuvarozás feltételeinek rögzítésére is szolgált.[27]

Mivel az ipari forradalom eredményezte fuvarpiaci túlkereslet a brit érdekszférában működő hajóstársaságok rendkívül erős befolyásához vezetett, a 19. század elején elkezdődött az a gyakorlat, mely szerint a társaságok jelentős mértékben korlátozták, esetenként ki is zárták a felelősségüket a bill of ladingbe bejegyzett klauzulákkal.[28]

A 20. század elejére uralkodóvá vált kereskedelmi gyakorlat erős ellenállást váltott ki a fuvaroztatók körében. Az előnytelen bill of lading feltételek, vagyis az egyoldalúan érvényesülő szerződési kikötések megfékezése céljából szükségessé vált a fuvarozási szerződés tartalmi elemeinek bizonyos szempontú egységesítése, valamint a felelősségkorlátozó és kizáró záradékok alkalmazásának a visszaszorítása.[29]

Az egységes szabályozási struktúra megteremtésének lendületet adott az is, hogy az Amerikai Egyesült Államok gazdasági súlya a 19. század végére meghatározóvá vált.[30] Ennek révén a tengeri fuvarjog liberalizált szabályozásának kialakításában átvette a vezető szerepet: 1893-ban az USA Szenátusa elfogadta a Harter Act-et, melynek mintájára elkészült az első globális tengeri árufuvarozási jogszabály: a Brüsszeli Egyezmény.

A továbbiakban ezt a fejlődési folyamatot tekintjük át.

1.1. Az ipari forradalom és a tengerhajózás

Az ipari forradalom az addigi világ minden elemét gyökeresen megváltoztatta: a 18-19. század fordulóján kezdődő fejlődés a gyáripar – elsőként textilipar – megszületéséhez, az iparvárosok kialakulásához, a gazdaság fokozatos bővüléséhez és a polgárosodáshoz vezetett. A folyamat az Egyesült Királyságban[31] indult[32], majd terjedt át a kontinens és Észak-Amerika egyes régióira.

[26] Az első értékpapír hajóselismervények az 1700-as években jelennek meg, melyből még teljes mértékben hiányoztak a felelősségkizáró kikötések, s csak – a kereskedelmi gyakorlat útján kialakult – „vis maiort" említik olyan körülményként, ami mentesítés alapjául szolgál.

[27] KASNYIK Judit: A tengeri fuvarozás nemzetközi szabályozása. (Szakdolgozat), Budapest, 2012., 6. o.

[28] MAJTÉNYI László: A tengeri fuvarozás felelősségi rendszerének változása. Közlekedéstudományi Szemle. 1986/10. 445-449. o.

[29] FEKETE Zsolt: A hajóraklevél változó szerepe a tengeri árufuvarozásban. Debreceni Jogi Műhely, X. évfolyam 2. szám, 2013. április 2. 9-43. o.

[30] KASNYIK: i. m. 7. o.

[31] 1707. Anglia és Skócia egyesülése.

[32] Angliában voltak meg az ipari forradalom kibontakozásához szükséges feltételek: szabad munkaerő, a korszerű mezőgazdasági eszközök, módszerek növelték a termésátlagot, ami lehetővé tette a megnövekedett ipari munkásság eltartását, valamint a jól működő angol hitelszervezet (Angol Bank 1694) megléte is hozzájárult az ipari forradalom kiteljesedéséhez.

Az ipari forradalom fokozatosan fejtette ki hatását: a nemzetközi kereskedelem bővülésével kialakultak a pénzpiacok, és megindult a tőkefelhalmozás is.[33]

Ez a folyamat a gazdasági és műszaki feltételek átformálása révén a közlekedési-fuvarozási ipart is új alapokra helyezte. A gyáripar megszületése, különösen a szénbányászat, a vas- és acélipar elterjedése az árufuvarozás tömegesedését váltották ki, így egyre kevésbé voltak kielégítőek a korábbi, kezdetleges közlekedési és árutovábbítási feltételek. Az ipari forradalom révén viszont olyan technikai és műszaki előrelépés valósult meg ezen a területen – beleértve a tengerhajózást is –, ami a gépi meghajtású vasúti és vízi járművek megszületéséhez és elterjedéséhez vezetett.[34] Ezek voltak alkalmasak nagy tömegű áruk gyors, rendszeres és biztonságos továbbítására.

A postakocsi szolgáltatások és a postahálózat[35] továbbfejlesztése az első lépcsőfok volt, ami már ebben az időszakban lehetővé tette a menetrendszerinti, zárt kocsikkal történő postaküldemények továbbítását is, hozzájárulva a közúti közlekedési alrendszer és árutovábbítás fejlődéséhez.[36]

A közlekedés forradalmát azonban egyértelműen a vasutakon elsőként használt géperejű vontatójármű (gőzmozdony) jelentette. Később, az első vasútvonalak[37] kiépítése révén lehetővé vált újabb területek bekapcsolása a kereskedelem vérkeringésébe.[38] A vasúti hálózat sűrűsödése sokkal könnyebbé tette a tengeri kikötők megközelítését is, ami hozzájárult az áru tömeges, rendszeres és szervezett továbbításának technikai-műszaki feltételei megteremtéséhez.

A vasúti hálózat terjedésével párhuzamosan fokozatosan bővültek ki a kereskedelem földrajzi határai, ami megszüntette az árutovábbítás korábbi időszakát jellemző klimatikus és földrajzi korlátokat; valamint ezáltal fokozatos növekedésnek indulhatott a nemzetközi kereskedelem is.

1.2. A vonaljáratok és a vonalkonferenciák

A korszak egyik – a közlekedési-fuvarozási ipar vonatkozásában is – meghatározó eseménye az első rendszeresen közlekedő gőzhajó üzembe helyezése[39] volt[40], melynek révén lehetővé vált az ipari tömegcikkek és alapanyagok akár interkontinentális árufuvarozási rendszerben történő továbbítása is.

Ez a külkereskedelmi pezsgés hívta életre *új kereskedelmi szereplőként* a tengeri fuvarozókat monopol szervezetekbe tömörítő, az egyes hajózási útvonalakra egységes tarifákat megál-

[33] Joakim ADAMSSON: The Rotterdam Rules. A transport convention for the future? (Master thesis). 2011. 8. o.
[34] A közlekedés fejlődésének történeti áttekintése: https://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7096/m/4974 (Megtekintve: 2019. október 27.)
[35] Angliában, Franciaországban és a Habsburg Birodalomban állami monopóliumban állt ez a tevékenység.
[36] SZALAY (2008): i.m. 15.o.
[37] A világ első közforgalmú gőzüzemű vasútját Stockton és Darlington között indították 1825-ben.
[38] A közlekedés fejlődésének történeti áttekintése: https://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7096/m/4974 (Megtekintve: 2019. október 27.)
[39] 1808-ban helyezték üzembe a Hudson folyón.
[40] A közlekedés fejlődésének történeti áttekintése: https://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7096/m/4974 (Megtekintve: 2019. október 27.)

lapító, s az árszínvonalat ellenőrzés alatt tartó[41] *liner service*-t (a vonalhajózást, illetve a vonalkonferenciákat). Ezzel egyidejűleg jelentek meg a tengeri árutovábbításhoz nélkülözhetetlen feladatokat ellátó szárazföldi letelepült raktározó-„kezelő" üzemek, a későbbi „terminálok". A külkereskedelmi tevékenységet folytató vállalatok befolyásos helyzetének a kialakulása mellett egyre jelentősebbé vált a biztosító társaságok szerepvállalása is.[42]

A tengeri kereskedelmi hajózás modernizált formája tehát a tőkeigényes vonalhajózás lett, aminek elődjét a Hamburg-Amsterdam, London-Hamburg, Hamburg-Rouen vonalakon rendszeresen közlekedő járatok jelentették a 17. században. Az első igazi vonaljárat azonban 1816-ban indult New York-Liverpool[43] közötti viszonylatban.[44]

A tengeri kereskedelmi hajózást folytató hajóstársaságok konferencia alapú szerveződése következett tehát[45], amely jelentős pozícióelőnyhöz juttatta a fuvarozókat, hiszen – gazdasági és kereskedelmi igényeket is kielégítve – szinte kizárólagosan ez biztosította a rendszeres, a kirakandó áru mennyiségétől független menetrendszerinti indulást, valamint a piaci igényeknek megfelelő, kiváló minőségű hajótípust.[46]

A vonalhajózás meghonosodásával, azzal párhuzamosan – a 19. század első felében – jelentek meg az első gőzhajók,[47] a járművek megbízhatóbbak, gyorsabbak és nagyobbak lettek, sőt a technika fejlődése révén a rakomány természetéhez igazodva speciális rendeltetésű és felszerelésű hajókat tudtak üzembe állítani (tank, szén, érc, hűtőhajók).[48]

A 19. század második felében a hajózási üzletág – addig példátlan – növekedési korszakba lépett: a gőzhajók összesített nettó űrtartalma több mint 400 %-kal növekedett 1850 és 1869 között. Ugyanebben az idősávban az „Egyesült Királyságban 3.397 vitorlás és 168 gőzhajó összesen 4.069 vitorlás fuvarkapacitásának felelt meg. 1890-ben – ötven évvel később – már 6.500 vitorlás és 22.400 gőzhajó 96.100 vitorlás teljesítményét tette ki, 1913-ra pedig már 1.000 alá csökkent a kereskedelmi tevékenységre használt vitorlás járatok száma."[49] Ezzel párhuzamosan a gőzhajók üzemeltetésének növekvő tendenciája az I. világháború kitörésig megmaradt.

A hajók fuvarteljesítményéből következtethetünk tehát arra, hogy elterjedésük – és ezzel együtt a vonalhajózás meghonosodása – viszonylag rövid időn belül lezajlott,[50] globális térhódításuk azonban a Szuezi-csatorna 1869-es megnyitásához köthető.[51] Ekkortól vették át egyértel-

[41] KISS Krisztina Ottília: A közös közlekedéspolitika a hajózás tükrében: a tengeri és a folyami hajózás kereskedelmi és fuvarjogi kérdésének áttekintése az Európai Uniós szabályozás tükrében. Jogi Tanulmányok 2010/2. sz. 14. évf., Ünnepi konferencia az ELTE megalakulásának 375. évfordulója alkalmából (2010. április 23.) II. kötet, 389-402. o.
[42] KRESKAY: i. m., 20-21. o.
[43] „*Black Ball Line*".
[44] KRESKAY: i. m., 19. o.
[45] KRESKAY: i. m., 19 o.
[46] SZALAY (2008): i. m. 110. o.
[47] 1808-ban helyezték üzembe a Hudson folyón.
[48] KASNYIK: i. m., 6. o.
[49] KASNYIK: i. m., 6. o.
[50] KRESKAY: i. m., 20. o.
[51] Jose Angelo Estrella FARIA: Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules, HeinOnline, 279. o.

műen a gőzhajók a vitorlások árutovábbító szerepét[52]. Jelentős kiemelni azt is, hogy ezáltal felére csökkent az Európa és Ázsia között, a kereskedelmi hajók által megtett távolság.[53]

A Csatorna megnyitása azért is különös figyelmet érdemel, mert az első hajózási monopóliumot, az Európa-Kalkutta Konferenciát 1875-ben – hat évvel a megnyitás után – hozták létre.[54] A gőzhajók megépítése rendkívül tőkeigényes vállalkozás volt, ezért csak a „leghitelképesebb vállalkozások tudták az ezzel járó költségeket fedezni"[55]. Azok a társaságok tehát, amelyek az említett feltételekkel gőzhajókat üzemeltettek, kedvezőbb fuvardíjak révén – monopol helyzet[56] kialakítására törekedve – kiszorították versenytársaikat (*outsider*) a piacról, vagy felvásárolták őket.[57]

A verseny kiegyenlítése céljából a konferenciák – megállapodás útján – egyenlő mértékű fuvardíjakat vezettek be minden kikötői viszonylatban. Megtiltották a kedvezményes fuvardíjak alkalmazását. Erre válaszul azon feladók csoportjai, akik korábban alacsony fuvardíjakat, sőt kedvezményeket élvezhettek, „lépést tettek egyes kereskedelmi hajók (elsősorban gőzhajók) kizárólagos használatára abból a célból, hogy konkuráljanak a már meglévő vállalatokkal".[58]

A kereskedelmi hajózás minőségi javulásával párhuzamosan a közlekedési-fuvarozási iparhoz kapcsolódó raktározási, rakománykezelési tevékenységek modernizálása iránti igény is felerősödött; tökéletesedett a rakodás technikája, javult a kikötők és a szárazföldi kisegítő üzemek színvonala, valamint nőtt a személyzet szakértelme is, ami szükségképpen növelte ezen intézmények teljesítményét és fokozta az áruforgalom lebonyolításában betöltött szerepét. Ez a tendencia azzal járt, hogy az ügynökségeken, vámhivatalokon és szállítmányozókon keresztül „sok kéz nyúlt az áruhoz"[59], mire a jogosult átvette a rendeltetési helyen.[60]

Éppen ezért, a kereskedelmi hajózás biztonságosabbá válása, a hajók jobb műszaki felszereltsége, a navigációs feltételek tökéletesedése és a képzett személyzet a veszélyforrások csökkenését eredményezte, másfelől azonban kiszélesedtek a felelősségi határok: *a személyzet gondatlan magatartásának* és a hajók összeütközésének a lehetősége nőtt a nagyobb kikötőkben, egyre komplikáltabb hajógépeket üzemeltettek, amivel újfajta – a korábbihoz képest többszörös gazdasági kihatású – rongálódási lehetőségek álltak elő.[61]

1.3. A tengeri kereskedelmi hajózás tradicionális formái és azok sajátos okmányai

A tengeri fuvarjog fejlődésének irányát a tengeri fuvarozás körében alkalmazott különleges ügyleti formák: a hajóselismervénnyel *(bill of lading)* és a hajóbérleti szerződéssel *(charter party)* létrejövő ügyletek és annak változásai jelzik. A két különböző kereskedelmi hajózási forma a

[52] KASNYIK: i. m. 6. o.
[53] FARIA: i. m., 288-289. o.
[54] KRESKAY: i. m., 20.
[55] KASNYIK: i. m.: 7. o.
[56] Gazdasági vagy hatalmi szempontból kizárólagos jogokat és lehetőségeket biztosító helyzet.
[57] MAJTÉNYI László: Tengeri fuvarjog. Tankönyvkiadó, Budapest, 1986. 45. o.
[58] FARIA: i. m., 288-289. o.
[59] KRESKAY: i. m., 20. o.
[60] KRESKAY: i. m., 20. o.
[61] KRESKAY: i. m., 20. o.

konferenciarendszer kialakulását követően, az árutovábbítás személytelenné válása, valamint a tömeges árukezelést lehetővé tevő vonalszolgáltatás elterjedése révén különült el egymástól.[62] Az elhatárolás alapját a szerződéses okmány és szabályozási környezet adja.

A nemzetközi tengerhajózási ügyletek egyszerű, ősi formája[63] a kezdetben „*carta partita*"-nak nevezett, a hajós és az árutulajdonos között létrejövő megállapodás. A hajós meghatározott díj ellenében kötelezettséget vállalt a fuvarügylet lebonyolítására: arra, hogy az árutulajdonos bizonyos mennyiségű áruját hajójával egy előre megnevezett rendeltetési kikötőbe fuvarozza, s egy konkrétan megnevezett személynek pedig átadja.[64]

A tengeri kereskedelmi ügyletek ezen formája az angol keresedelmi flotta megerősödése következtében angol szóalakban – mint „*charter party*" – vált a kereskedelmi gyakorlatban az egyetlen tengeri árufuvarozási szerződési alaptípussá a *szabadhajózás (tramping)* körében.[65]

A „fuvarozandó áru jellege és minősége, működési területe, a szervezési-szervezeti szempontok és műszaki sajátosságai mentén"[66] megkülönböztetett tramphajózás az egyetlen hajózási formaként létezett a 19. század előtt, ami a mindenkori fuvarpiaci helyzethez igazodva, jellemzően út-vagy időbérletbe (voyage charter, time charter) adott hajóval bonyolította le a kereskedelmi forgalmat.[67]

Ezzel szemben a kereskedelmi hajózás újabb válfajaként az ipari forradalom a tengeri vonaljáratok kiépüléséhez kapcsolódóan egy új hajózási formát, a *vonalhajózást (liner service) hozta létre.* Ennek lényege, hogy a fuvareszköz tulajdonosa nem engedi át a hajóját a fuvaroztatónak, hanem a meghatározott áru rendeltetési helyére juttatására vállal kötelezettséget. A fuvareszköz működésével kapcsolatosan a fuvaroztatónak nincs semmiféle ellenőrzési és irányítási joga, ugyanakkor a vállalkozás kockázatainak a viselésében sem köteles részt venni.[68]

A vonalhajózás működésének gördülékenységét a kereskedelmi gyakorlat által kicsiszolt hajóselismervény (bill of lading), mint a vonalhajózás szerződéses okmánya biztosította. A mai, modern értelembe vett, többes funkciót ellátó okmány a 19. század második felére nyerte el végleges, kifinomult formáját az angol érdekszférában működő vonalhajózás megerősödésével: mindenekelőtt az egyes áruküldemények megkülönböztetésére, azonosítására, az árudarabok mindegyikével kapcsolatos észrevételek, tények rögzítésére, s a tulajdonjog elmozdulásának dokumentálására szolgált, valamint a fuvarozási jogviszony szereplői közötti kockázatelosztás eszközeként is funkcionált.[69]

Eredetét tekintve széles körben elfogadott az az álláspont, ami szerint az olasz városállamok fejlődő gazdasága, valamint az Itália és a Bizánci Birodalom közötti tengeri kereskedelmi

[62] SZALAY (szerk.): MAJTÉNYI-KOVÁCS-SZALAY: Fuvarjog. Széchenyi István Műszaki Főiskola Győr. 1991., 10-11. o.
[63] Már az ókori Mediterráneumból, a föníciai és görög forrásokból is ismertek olyan adatok, amleyek a carta partita alkalmazására utalnak.
[64] SZALAY (2008): i. m., 7. o.
[65] SZALAY (2008): i. m., 7. o.
[66] KISS: i. m., 389-402. o.
[67] A Szerződés 85. és 86. Cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 4056/86/EGK rendelet 1. Cikk (3) a) pont
[68] MARTONYI János (1978): i.m., 42. o.
[69] SZALAY (2008): i. m., 9. o.

áruforgalom révén Itália tekinthető a hajóselismervény szülőhazájának. (A 16. században vált általánosan alkalmazottá.)[70]

Vannak azonban nézetek, amelyek szerint már a kora római korban is létezett valamilyen előzménye, más források alapján viszont kialakulásában és elterjedésében meghatározó szerepet játszott a 11-12. században Európban kezdődő kereskedelmi fejlődés. Ezért az okmány kereskedelmi ügyletekben való megjelentését a 14. századra vezetik vissza (van azonban egy évszázaddal korábbra – 13. századra – datáló forrás is).[71]

Az azonban bizonyos, hogy a korszakot (11-14. század) jellemző tengeri kereskedelmi feltételek, vagyis a „hajók kis mérete, a rakomány szolid mennyisége, a fuvarfeladatok esetlegessége, valamint a kockázat megosztásának eseti szerződések révén való meghatározása"[72] – nem tették szükségessé, hogy egy jogilag körülhatárolt, definiált és pontosan meghatározott funkciókkal bíró okmány kerüljön kiállításra, hiszen a tulajdonos rendszerint együtt utazott az áruküldeménnyel. A hajóselismervény ezért ebben az időszakban a hajó első tisztje által vezetett *regisztrációs könyv*et jelenthetett.[73]

Később már a hajó kapitánya vagy tulajdonosa által aláírt *írásos bizonylat*ként szolgált: a feladott áruküldemény jellegét és mennyiségét, valamint az átvételkori állapotát igazolta.[74] A bill of lading ennek következtében „*ígérvényként*" is szolgált arra, hogy a fuvarozó jó állapotban fogja kiszolgáltatni az áruküldeményt a címzett részére a rendeltetési kikötőben.[75]

Később a tengeri kereskedelmi kapcsolatok és áruviszonyok összetettebbé válása szükségessé tette az árufuvarozás feltételeinek nyomon követhetőségét. Ezért a fuvarozási feltételeket tendenciaszerűen belefoglalták a hajóselismervénybe a viták elkerülése céljából. Ezáltal az okmány a *fuvarozási szerződés megkötésének és tartalmi elemeinek bizonyítására* is szolgált.[76]

A szerződéses-gazdasági kapcsolatok további fejlődése következtében a hajóselismervény a 17-18. századra már a tulajdonjog megtestesítésére[77] is alkalmassá vált a tengeri adásvételi-kereskedelmi ügyletek megkönnyítése céljából. A hajóselismervény *forgatható értékpapír* szerepének eredete a *Lickbarrow kontra Mason* klasszikus fuvarjogi *esetre* (1794) vezethető vissza.[78] Ennek fő kérdése az volt, hogy a hajóselismervény átruházásakor fennáll-e a tulajdonjog átruházásának a szándéka is. A bíróság álláspontja szerint annak révén, hogy a hajóselismervény szimbolikusan megtestesíti az árut, az okmány átadása a küldemény átadását is jelenti.[79]

---

[70] Daniel E. MURRAY: History and Development of the Bill of Lading. University of Miami Law Review. 690. o. https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2266&context=umlr (Megtekintve: 2019. május 31.)
[71] Samantha MASTERS: History, importance and evolution of of the Bill of Lading. https://www.academia.edu/7210033/History_Importance_and_Evolution_of_the_Bill_of_Lading (Megtekintve: 2019. június 2.)
[72] SZALAY (szerk.) (1991): i. m.: 10. o.
[73] MASTERS: i. m.
[74] Elsősorban annak az igazolására szolgált, hogy a fuvarozó (konkrét helyen) átvette a jó állapotban lévő, meghatározott küldeményeket tartalmazó rakományt (MASTERS: i. m.)
[75] MASTERS: i. m.
[76] KASNYIK: i. m. 6. o.
[77] FEKETE: i. m. 9-43. o.
[78] Daryl Y. H. LEE-DR. Poomintr Sooksripaisarnkit: The straight bill of lading: past, present and future. The Journal of International Maritime Law. 2012. (18). 41. o.
[79] Barber kontra Mayerstein ügy.

Más vélemények természetesen vitatják az érvelést, és amellett foglalnak állást, hogy a tulajdonjog átruházása elsősorban az eladó és a vevő között létrejövő mögöttes adásvételi szerződésen alapszik.[80]

A vonaljáratok következő századi monopolizálódása – mint bemutattuk – az ipari-műszaki fejlődés révén lehetővé, sőt szükségessé tett egy olyan eszköz kialakulását, „amely alkalmas a nagy mennyiségű áru állandó pályán, standardizált feltételek melletti továbbítására”[81]. A hajóselismervény ennek révén olyan többfunkciós okmánnyá vált, amely a liner service szolgáltatáshoz kapcsolódóan képes két, szinte egymást kizáró szempontot: a nagyszámú, sőt *tömeges* (akár többezres) rakományt egyenként is egyediesíteni.[82]

Az okmány a 18-19. század fordulóján – céljával ellentétben – már tisztességtelen szerződési kikötések alkalmazásának vált a terepévé.[83] A fuvarozási szerződés tartalmi elemei mellett megjelentek ugyanis azok a záradékok a hajóselismervényeken, amelyek gazdasági erőfölénnyel való visszaélésszerű feltételeket tartalmaztak. Nevezetesen a felelősségkorlátozó és kizáró klauzulák alkalmazásának elterjedéséről van szó, amely – mint a későbbiekben kibontjuk – odáig fajulhatott, hogy a fuvarozók már saját gondatlanságuk miatt is kizárhatták a felelősségüket. A tendencia természetesen a fuvaroztatói pozícióban szereplők ellenállásához vezetett.[84]

Nemzetközileg egységes álláspont fogalmazódott meg: a fuvaroztatókra nézve hátrányos piaci helyzet kizárólag egy egységes, nemzetközileg elfogadott szabályozási rendszerrel orvosolható. A 19. század végén Európában és az Amerikai Egyesült Államokban is elkezdődött egy olyan jogalkotási folyamat, ami a bill of lading feltételeket a kereskedelmi gyakorlatnak megfelelő szokványok alapulvételével kívánta standardizálni. Az egységesítési szándék főként a fuvarozói felelősség kérdéskörére koncentrált.[85]

1.4. A bill of lading és a fuvarozói felelősség

A monopolhelyzetet eredményező gazdasági viszonyok révén a nagy és tőkeerős vonalhajózási társaságok kezében összpontosult a tengeri árutovábbítási alrendszer. Ez a kereskedelmi, üzleti kérdések (pl. a megteendő tengeri út időbeli ütemezése, fuvardíjak stb.) meghatározásán túl lehetőséget kínált a fuvarozási feltételek egyoldalú meghatározására is.[86]

Ezt természetesen korán felismerték a fuvarozók. Nem meglepő tehát, hogy – a szerződési szabadság elve alapján – módosították szerződési kikötéseiket. Olyan különleges károk és kár-

[80] A kereskedelmi gyakorlatban kialakult tendencia szerint azonban a kereskedő sokszor már azelőtt értékesítette az áruját, hogy a hajó megérkezett volna a célállomásra. Ez pedig azt igazolta, hogy a küldemény tulajdonjoga a hajóselismervény forgatmányozása és átadása révén ruházható át harmadik személyre. Daryl Y. H. LEE-DR. Poomintr SOOKSRIPAISARNKIT: i.m. 41-42. o.
[81] SZALAY (szerk) (1991): i. m., 10. o.
[82] KOVÁCS Viktória: A tengeri fuvarjog egységesülésének első szakasza. A Brüsszeli Egyezmény. Jog-Állam-Politika. 2015/2. 57-86. o.
[83] FEKETE: i. m. 9-43. o.
[84] KRESKAY: i. m., 24. o.
[85] MURRAY: i.m. 692. o.
https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2266&context=umlr (Megtekintve: 2019. június 3.)
[86] KRESKAY: i. m., 24. o.

okozó események hosszú listáját csatolták az eredeti formulákhoz, amelyekért korábban igen, mostantól viszont nem vállaltak felelősséget. Ennek első megjelenési formája az „*Eastern Trade Bill of Lading*”[87] volt, ami az angol fuvarozók érdekeit védő hajóselismervény formula gyanánt került rögzítésre 1871-ben.

A tengeri árufuvarozást a 18-19. század fordulóján még általános, az angolszász és a kontinentális jogrendszerekben egyaránt érvényes fuvarozási alapelvek, elsősorban szokások és szokványok uralták. Ez alapján a fuvarozó felelősséggel tartozott az áruban keletkezett kárért, ami azon időtartamon belül következett be, amíg felügyelete alatt tartotta azt. Az áruküldemény *kiszolgáltatásért* vállalt tehát felelősséget. A szokásjog alapján pedig csak akkor mentesült ez alól, amennyiben bizonyította, hogy a kár bekövetkezéséhez gondatlanságával (pl. a hajó tengerképtelen állapotával) nem járult hozzá, valamint azt, hogy a kárt rajta kívül álló rendkívüli körülmény, esemény (pl. „vis maior”, háború, az áru belső hibája) okozta. Ennek megfelelően az exkulpáció korrekt feltételeken alapult.[88] A 19. század tengeri kereskedelmi gyakorlatában tehát kellő védelemben részesültek a feladók: a fuvarozók a szárazföldi fuvarozókhoz hasonló, meglehetősen szigorú felelősséget viseltek a rakományért.

Ugyanakkor viszont mind a kodifikált jogot, mind pedig a szokásjogot alkalmazó államokban a szerződési szabadság lehetővé tette, hogy a feladók és a fuvarozók eltérő kockázatmegosztásban állapodjanak meg. Mint arra utaltunk, a fuvarozók ki is használták a lehetőséget.

A kimentő klauzulák alkalmazását a brit bíróságok általában támogatták, sőt a fuvarozót akár gondatlan magatartása következményei alól is mentesítették. Az amerikai bíróságok viszont nem tették lehetővé a fuvarozók számára, hogy kikötéseik útján saját gondatlanságuk alól mentesüljenek.[89]

A század legnagyobb, kereskedelmi szempontú nemzetközi szabályalkotásra is jelentős hatást gyakorló vitája abból eredt, hogy az említett fuvarozói főkötelezettségek, és a felelősséget meghatározó jogelvek alkalmazása és értelmezése országonként eltérő volt, s amely a Nagy-Britannia és az Amerikai Egyesült Államok joggyakorlata közötti szakadás mentén csúcsosodott ki.[90] Az ellentétes nézőpontok rohamos terjedése pedig arra késztette a többi államot, hogy vagy a brit vagy az amerikai utat kövesse.

1.5. A britek jogértelmezési gyakorlata

A brit bíróságok gyakorlata alapján a tengeri árutovábbítás feltételeinek[91] meghatározása a szerződési szabadság körébe tartozik. Ez azt jelenti, hogy bár a fuvarozó köteles a hajó hajózásra alkalmas állapotáról *(seaworthiness)* gondoskodni, viszont a többi fuvarozói feladat a szerződési szabadságtól függ.[92] Ez pedig lehetőséget biztosított arra, hogy a fuvarozók kötelezettségeik

[87] KRESKAY: i. m.:25. o.
[88] ADAMSON: i. m. 9. o.
[89] ADAMSON: i. m. 9. o.
[90] ADAMSON: i. m. 9. o.
[91] A fuvarozó főkötelezettségeinek és felelősségének a meghatározása.
[92] FARIA: i. m., 288-289. o.

meghatározása nélkül kössenek fuvarozási szerződést az olyan államokban, ahol a brit joggyakorlatot követték.

Ez alapján tehát a fuvarozók domináns helyzetüknek teret engedve egyoldalúan, korlátozás nélkül szabhatták meg az áraikat, de a fuvarozás egyéb feltételeit is a fuvaroztatók kockázatára és kárára állapíthatták meg. A legtöbb társaság természetesen ki is használta ezt a számukra igen kedvező lehetőséget, és igyekeztek olyan szerződéses feltételeket alkalmazni, amelyekkel kizárták, vagy legalábbis csökkentették a fuvaroztató sikeres kártérítési igényérvényesítésének lehetőségét.

Ez a jelenség a konkrét árutovábbítási szerződés viszonylatában úgy realizálódott, hogy a fuvarozó nem garantálta előre meghatározott hajóval a fuvarteljesítményt, hanem különböző helyettesítési, eltérési, átrakási záradékokkal kívánta kizárni vagy csökkenteni a felelősségét, sőt a közlekedés fejlődése következtében előállt veszélylehetőségeket is igyekeztek a rakománytulajdonosokra (fuvaroztató) hárítani. Ennek eredményeként terjedtek el az olyan felelősségkizáró klauzulák, melyek a hajó személyzetének károkozása, a géphibák és a hanyag rakománykezelés következtében előálló károk vonatkozásában is kizárták a felelősséget, sőt a fuvarozók sok esetben már az általuk végzett be- és kirakodásért sem vállaltak felelősséget. A folyamat tehát egyértelműen a fuvarozó vonaltársaságok érdekeinek kedvezett. A vonalhajózás révén pedig a tengeri árufuvarozási szerződés sablonszerű, uniformizált tömegszerződéssé vált.[93]

Természetes tehát, hogy a sokkal szervezetlenebb keretek között tevékenykedő fuvaroztatók ellenállását váltotta ki ez a fajta, a fuvarozók részére erős gazdasági pozíciót biztosító konferencia alapú szerveződés, hiszen az egyoldalú kikötések révén az ő kockázatukra és kárukra történt a feltételek meghatározása.[94] Ezzel szinte odáig jutottak, hogy a „*Streamer not responsible for anything*”[95] klauzulát is kiköthették volna, s mivel erős pozíciókkal rendelkeztek az árakat ellenőrző vonalkonferenciák tagjaiként, továbbá támogatást nyertek a brit bíróságok által alkalmazott nagyvonalú hozzáállásból, nem sok remény maradt a feladói érdekek érvényesítésére.[96]

A fuvaroztatókat érintő kedvezőtlen helyzet ezért oda vezetett, hogy bankokon és biztosító társaságokon keresztül próbálták megfékezni a kockázatelosztás így kialakuló, számukra igen kedvezőtlen tendenciáját.[97]

Ez a mozgalom a nemzetközi kereskedelemi környezet fejlődésének is újabb lendületet adott. A biztosítás elterjedése révén új kereskedő típusok, bizományosok, szállítmányozók, és az áru teljes körű védelmét célzó modern biztosító társaságok jelentek meg. Ennek szervezeti alapjait elsőként az 1855-ben felállított Shipowners’ Mutual Society, majd a fokozottabb védelmet biztosító vállalat, a Steamship Owners’ Mutual Protection and Indemnity Association (1874) megalapításával teremtették meg.[98]

[93] KRESKAY: i. m., 22. o.
[94] KRESKAY: i. m., 24. o.
[95] „A fuvarozó nem felel semmiért”. (KRESKAY: i. m. 24. o.)
[96] FARIA: i. m., 288-289. o.
[97] KRESKAY: i. m., 24. o.
[98] Joseph C. SWEENEY: UNCITRAL and the Hamburg Rules – The risk allocation problem in maritime transport of goods, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 22, No. 3, July-October, 1991., 514. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2. A Harter Act

2.1. A tengeri kereskedelmi hajózás fejlődése

A tengeri kereskedelmi hajózás történetében – az angol kereskedelmi gyakorlat ellensúlyozásaként – jelentős szerepet játszott az Amerikai Egyesült Államok, amely az 1800-as évek gazdasági fejlődése révén komoly nemzetközi szereplővé kezdett válni, majd a 19-20. század fordulójára már az első helyet foglalta el a világ ipari termelésében.[99]

Az Egyesült Államok tengerhajózásban betöltött – és a brit érdekeltségű vonalkonferenciákra is hatást gyakorló – szerepe a nagyméretű vállalatok megszervezésének politikájával kezdődött. Ennek első lépcsőfokát az International Mercantile Co. óriásvállalat megalapítása jelentette, aminek célja a tengeri kereskedelem egyfajta kisajátítása,[100] valamint külkereskedelmi politikája révén a kevésbé fejlett államok feletti befolyás megszerzése volt. A nagyvállalat természetesen komoly konkurenciát jelentett az angol hajóstársaságok számára, ami – a szabad verseny kialakulása és a brit monopólium enyhülése helyett – azzal az eredménnyel járt, hogy az új, közös nagyvállalatok révén a 20. század elejére gyakorlatilag nem létezett olyan angol érdekszférában működő vonalkonferencia, amely nem korábbi kisebb társaságok egybeolvadásával jött volna létre; sőt a verseny fokozása céljából további kereskedelmi forgalmú hajókat kezdtek építeni és üzembe állítani. [101]

Az említetteken túl a gazdasági verseny éleződését jelentette az egyre népszerűbb tramphajózási forma újbóli megerősödése is, ami – kihasználva a konferenciarendszer kötöttségeit és nehézkességét – sokkal kedvezőbb és rugalmasabb fuvarozási feltételeket kínált a fuvaroztatók számára, a kevésbé jelentős tengeri útvonalakon és a kevésbé forgalmas kikötők között is fuvaroztak.[102]

Ennek természetesen kedvezőtlen hatása volt a liner járatok üzemeltetőire, hiszen a fuvarozandó áru mennyisége nem emelkedett olyan mértékben, amivel gazdaságosan ki tudták volna tölteni a gőzhajók raktereit. A szabadhajózási forma azonban sokkal könnyebben tudott alkalmazkodni az akkori fuvarpiaci igényekhez.[103]

A versenyhelyzet visszaszorítása, és a brit tengeri kereskedelmi hegemónia ellensúlyozása céljából az Amerikai Egyesült Államok mindenekelőtt az amerikai kereskedők érdekére és az európai fuvarozók befolyásos helyzetére figyelemmel analizálta a brit jogértelmezés-és alkalmazás mentén kialakult gyakorlatot, és sajátjában egy mérsékeltebb álláspontot képviselt. Az amerikai bíróságok sok esetben elfogadták ugyanis a fuvarozói felelősség bizonyos szempontú korlátozását, kifejezetten elutasították viszont az olyan záradékok alkalmazását, amelyek rögzítése

[99] KASNYIK: i.m., 7. o.
[100] A vállalat megalapításában az America Line, Red Star Line, Atlantic Transport Line, White Star Line, Leyland Line vett részt, majd később a Dominion Line is beolvadt.
[101] KASNYIK: i. m., 6-8. o.
[102] Michael STURLEY – Tomotaka FUJITA- Gertjan van der ZIEL: The Rotterdam Rules. UK. Sweet & Maxwell, 2010., 24. o.
[103] MAJTÉNYI (1986): i. m., 45. o.

lehetővé tette volna a fuvarozó felelősségének teljes körű kizárását a saját hanyagságukból származó károk esetére.[104] Az amerikai bíróságok – brit mintára – fuvarozói főkötelezettségnek tekintették a *hajó hajózásra alkalmas állapot*ának biztosítását.

Az Egyesült Államok megközelítését elsőként Japán követte[105], majd fokozatosan egyre több állam kezdett el az amerikaiak módjára gondolkodni. Ennek eredményeként a nemzetközi kereskedelemben fontos szerepet játszó hajóselismervény feltételek egységesítésére már kísérletek történtek. A sorra kudarcot valló jogharmonizációs eszközök[106] sikertelensége azonban több államban is nemzeti jogalkotást indított el.

Az Egyesült Államok árutulajdonosainak (feladóinak) természetesen nem kedvezett a hajóselismervény feltételek szabályozásának áttekinthetetlensége, sőt nagyfokú elégedetlenség mutatkozott a kereskedelmi jogviták rendezésének alapjául szolgáló „fórumválasztás" („choice of forum clauses") feltételeit rögzítő klauzula alkalmazása körében is. A klauzula kimondta ugyanis, hogy a küldeménnyel és a fuvarozással kapcsolatos jogvitákat olyan fórumok előtt kell elbírálni, amelyek pozitív hozzáállással viseltetnek a kimentési záradékok iránt, azaz amelyek brit mintára a fuvarozói felelősség kizárást részesítik előnyben.[107]

Ezért rövidesen megkerülhetetlenné vált a nemzetközi tengeri kereskedelmi hajózás új alapjainak megteremtése, valamint szabályainak egyszerűsítése és egységesítése.

2.2. A Harter Act megalkotása

Az észak-atlanti térség 18-19. századi kereskedelmi gyakorlatában a fuvarozók továbbra is alkalmazták a kimentő záradékokat. Bíztak saját bíróságaik nagyvonalú hozzáállásában: vagyis abban, hogy érvényesítik felelősségük kizárását, vagy legalábbis jelentős mértékű csökkentését.[108]

A fuvaroztatói kör álláspontja szerint a kereskedelmi-fuvarozási ipar ezzel elérte azt a pontot, hogy a fuvarozó „akkor, ott és úgy veszi át az áruküldeményt amikor, ahol és ahogyan csak akarja".[109] Kritikájuk megfogalmazásával az Egyesült Államok Kongresszusához fordultak segítségért: céljuk az európai fuvarozók erőfölénnyel való visszaélésnek megfékezése volt.

Az amerikai árutulajdonosok és a befolyásos európai fuvarozók között folyó nyilvánvaló konfliktus tette szükségessé az első lépés megtételét az Amerikai Egyesült Államok tengeri kereskedelmi joggyakorlatának a szabályozása felé.

Az árutulajdonosoknak a fuvarozókkal szemben kialakult alárendeltségi helyzete tarthatatlanná vált a Kongresszus véleménye szerint. Ezért – a New York-i Kereskedelmi Kamara kezdeményezésére (1884) – felmerült a tengeri árutovábbításra, ezen belül a hajóselismervényekre vonatkozó kereskedelmi gyakorlat egységes, törvényi szintű rendezésének az igénye. A kezde-

[104] ADAMSON: i. m., 9-10. o.
[105] ADAMSON: i. m., 10. o.
[106] A Nemzetközi Jogi Társaság például egy minta hajóselismervényt (bill of lading) fogalmazott meg.
[107] ADAMSON: i. m., 10. o.
[108] FARIA: i. m., 279-280. o.
[109] FARIA: i. m., 282. o.

ményezést az is segítette, hogy *az amerikai bíróságok esetjoga érvénytelennek, s jó erkölcsbe ütközőnek tekintette a hajóselismervények felelősségkorlátozó- és kizáró záradékait.*[110] A „jogalkotási forradalom" eredményeként 1893-ban fogadták el az első olyan jogforrást (Harter Act)[111], ami törvényi szinten rendezte az áru elveszéséért és károsodásáért fennálló kockázatelosztásra vonatkozó jogi relevanciájú kérdések egy részét[112].

2.3. A Harter Act és a tengeri fuvarozói felelősség

A törvény az amerikai és a külföldi tulajdonban álló, de az USÁ-ba vagy az USÁ-ból fuvarozó kereskedelmi hajókra egyaránt vonatkozott.[113] Előírta, hogy tilos olyan felelősségkizáró klauzulát alkalmazni a hajóselismervényen, ami lehetőséget biztosít a felelősség alóli teljes kimentésre.[114]

A fuvarozók két, szokásjogi úton kialakult (fő)kötelezettségét törvényi szintre emelte: ez a hajó tengerképes állapotának a követelményét, valamint a fuvarozott küldeményről való kötelező gondoskodás („due diligence") kötelezettségét jelenti[115].

Törvényi szinten rögzítette azt is, hogy melyek azok a szokásjogi úton kialakult klauzulák, amelyek árukár esetén objektíve mentesítik a fuvarozót[116].

Ezzel gátat szabott a kirívóan egyoldalú előnyök alkalmazásának, s alapvetésszerűen szabályozta a fuvarozói felelősség korlátozását.

A Harter Act révén lehetetlenné vált, hogy a fuvarozó eleve olyan kikötést alkalmazzon a hajóselismervényen, ami – a szabályozott kereteken felül – csökkentette vagy kizárta a felelősségét.

Ennek révén a Harter Act alakította ki azt a kettős szerkezetet, amelyen a tengeri fuvarozó tradicionális felelőssége alapul. (Részletesen a Brüsszeli Egyezmény hasonló szabályozásánál bontjuk ki.)

A tengeri fuvarozási folyamatban ettől kezdődően a *hajó tenger-és rakományképes állapot*ban történő kiállításának (locatio) *„hibája"* (– hasonlóan a légifuvarozáshoz –) önálló *felelősségalakító tényező*nek minősül, továbbá a hajós a hajóút során bekövetkező árukárért ugyancsak felelősséggel tartozik.

A maga teljes kifejlettségében ezt a vegyes, kettős szerkezetet majd a Brüsszeli Egyezmény jeleníti meg.

---

[110] KRESKAY: i. m., 26. o.
[111] A törvény liberalizált helyzetet kívánt teremteni a fuvarozók és a fuvaroztatók érdekei között, s lényegében a korábban, brit kereskedelmi gyakorlatban kialakult fuvarozói főkötelezettségeket és felelősség alóli mentesítő okokat kodifikálta az Egyesült Államok jogértelmezési módjának megfelelően.
[112] FARIA: i. m., 282. o.
[113] YUNG F. Chiang: The Applicability of COGSA and the Harter Act to Water Bills of Landing. Boston College Law Law Review. Volume 14. Issue 2, Number 2. 267-295. o.
[114] The United States Harter Act, 1. §.
[115] The United States Harter Act, 2. cikk.
[116] The United States Harter Act, 3. cikk.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2.4. A Harter Act szerepe és jelentősége

A törvény lényegében az első kísérlet volt arra, hogy megvalósuljon az amerikai árutulajdonosok és a még mindig erőfölényben lévő európai fuvarozók közötti egyensúly.

A törvény sikere folytán rövidesen más országok is követték az amerikai példát, s olyan jogforrásokat léptettek életbe, amelyek egyrészről semmissé nyilvánították azon záradékokat, amelyek mentességet biztosítottak a fuvarozó saját gondatlanságából származó károk esetére; másrészről pedig mentesítő okokat rögzítő katalógust alkottak.

Új-Zéland, Ausztrália, Kanada és Francia Marokkó követték elsőként az Egyesült Államok példáját. A Harter Actre hasonlító jogszabályokat fogadtak el, [117] majd az 1920-as évek elején számos nyugat- és észak-európai állam (Franciaország, Hollandia, Norvégia és Svédország) is e tekintetben közelített az amerikai jogi kultúrához és bírói gyakorlathoz.[118]

Az Egyesült Királyságban például 1884-ben fogadták el azt a tengeri árutovábbításra vonatkozó törvényt,[119] amely 8 L/űrtonna egységben korlátozta a fuvarozó felelősségét, azaz lehetővé tette a felelősségkorlátozó klauzula kikötését a hajóselismervényben.[120]

Az amerikai törvény jelentőségét hangsúlyozza az is, hogy a német joggyakorlat – a tengeri fuvarozási szerződések vonatkozásában korábban alkalmazott vétkességi felelősséget[121] felváltva – 1912-ben áttért a *Harter Act* alapelveit tükröző egységes hajóselismervény formula alkalmazására, amit az I. világháború kitörését megelőzően a franciák is átvettek 1914-ben.[122]

A nemzetenként eltérő szabályozásokban viszont – a common law és a civil jogi rendszer eltérései miatt is – lényeges különbségek mutatkoztak. A nemzetközi közösség ez alapján cselekvésre határozta el magát, ami a hágai konferencia összehívásához vezetett 1921-ben.

[117] Anthony DIAMOND: The Hague-Visby Rules. Lloyd's maritime and commercial law quarterly. London, UK, 2:225-266., 1978. 227. o.
[118] Michael F. STURLEY: The legislative history of the Carriage of Goods by Sea Act and the Hague Rules. Volume One. Fred B. Rothman & Co. Littleton, Colorado 80127, 1990. 7-8. o.
[119] Merchant Shipping Act.
[120] Ezt a gyakorlatot a 20. század elejétől előszeretettel alkalmazták a fuvarozók, amellyel gyakorlatilag teljesen mentesítették magukat a törvényben foglalt navigációs hibákból eredő károk alól, valamint saját hanyagságukért sem vállaltak felelősséget.
121 Az 1897. évi HGB 606. §-a vétkességi felelősséget vezet be a tengeri fuvarozási szerződésnél.
122 David C. FREDERICK (1991): Political participation and legal reform in the international maritime lawmaking process: from Hague Rules to the Hamburg Rules. In: Journal of Maritime Law and Commerce, 1991/1. 81–117. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

II. fejezet
AZ EGYSÉGESÜLÉS ELSŐ SZAKASZA

1. Az első globális jogforrás: a Brüsszeli Egyezmény[123]

1.1. Az Egyezményhez vezető út

A fuvarozói és fuvaroztatói érdekvédelem kiegyensúlyozásában jelentős szerepet töltött be a Nemzetközi Jogi Egyesület (ILA) Tengerjogi Bizottsága[124] és az elődjeként ismert Association for the Reform and Codification of the Law of Nations jogegységesítő tevékenysége.[125]

Az ILA elsőként 1882-ben Liverpoolban foglalkozott a hajóselismervényekre vonatkozó egységes szabályok kialakításának tárgykörével. A konferencia célja egy olyan modell megalkotása volt, amely a kiköthető összegszerű felelősségkorlátozás – pl. 100 pound/csomag – révén a fuvaroztatói érdekeknek is kedvez, de egy hosszú listát is felállított azokkal a körülményekkel, amelyekért a hajós viszont nem tartozik felelősséggel az áru elveszése vagy megsérülése esetén.[126]

Három évvel később, 1885-ben az antwerpeni, majd az 1888. évi brüsszeli tengerjogi kongresszus tette vizsgálat tárgyává az egységes szabályozás kérdéskörét. Ekkor már egy nemzetközi egyezmény keretében történő szabályozás gondolata is felmerült.[127]

Az egységes szabályok megszületéséhez lendületet adott a Birodalmi Hajózási Bizottság (ISC) azon munkája[128] is, ami a Nagy-Britanniában és a gyarmatain alkalmazott fuvarozási gyakorlat vizsgálatára és elemzésére fókuszált.[129]

A jogalkotási kísérletek azonban egy ideig még eredménytelenek maradtak Európában.

Az I. világháború és az azt követő válság természetesen hátrányosan érintette a közlekedési-fuvarozási ipart és a nemzetközi áruforgalmat is. Ez azzal az eredménnyel járt, hogy – a

[123] A továbbiakban: Egyezmény
[124] International Law Association (ILA) Comité Maritime International (CMI), 1897.
[125] A szervezet megfogalmazott célja ugyanis – a kereskedelem zökkenőmentességének biztosítása céljából – a *hajóselismervény feltételek állandó feltételeinek* kialakítása volt, s amely eredményeként megalkották a – korábban már említett – „Eastern Trade Bill of Lading"-et, ami a fuvarozó és az export-import vállalatok fuvarozási feltételekben való megállapodását tartalmazta. A formula 1871-es megszületése azonban nem oldott fel minden, a fuvarozók és fuvaroztatók között fennálló feszültséget, már csak azért sem, mert a fokozatosan globálissá váló piac – a versenyhelyzet intenzitása és az óriásvállalatok megalapítása révén – újabb kihívások elé állította a külkereskedelmi célú hajózást. Ez mozgalmat indított el a nemzetközi fuvarjog, ezen belül is a tengeri fuvarjog egységesítése iránt, melynek szervezeti alapjait – a már említett – 1873-ban megalapított Nemzetközi Jogi Egyesület Tengerjogi Bizottsága és a 1920-ban felállított Birodalmi Hajózási Bizottság (ISC) jelentette.
[126] SWEENEY (1991): i. m., 511–538. o.
[127] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 9. o.
[128] A Bizottság az 1900-as évekre kialakult kereskedelmi gyakorlat alapján – az akadálymentes kereskedelmi forgalom biztosítása érdekében – szükségesnek ítélte az egységes szabályozás kialakítását, ami a fuvarozók és fuvaroztatók között fennálló érdekellentétek – jogi és egyéb viták, nézeteltérések – elkerülését is szolgálja.
[129] FARIA: i.m., 286. o.

fokozódó érdekellentétek miatt – egyre sürgetőbb *politikai kérdéssé vált* a tengeri fuvarozás jogi kereteinek megteremtése, majd egységesítése.[130]

Az 1919. évi békeszerződések előírása alapján 44 ország megalapította a Nemzetek Szövetségét. Kezdetben négy állandó tagja volt (Nagy-Britannia, Franciaország, Olaszország és Japán), melyhez később Németország is csatlakozott.[131] Az állandó tagok összetételében Európa képezte a legnagyobb csoportot, a Tanácsban az Amerikai Egyesült Államok végül nem foglalta el a helyét a csatlakozás jóváhagyásának hiánya miatt.[132]

A globális kereskedelem fejlődésével összefüggésben külön kiemelést érdemel a Panama-csatorna megnyitása. Ez fontos új kereskedelmi útvonalakat nyitott 1914-től. A telekommunikációs eszközök fejlődése révén pedig olyan új eszközök (távíró, rádió) születtek, melyek a közlekedési folyamatok biztonságosabbá tételében töltöttek be meghatározó szerepet.[133]

A világ politikai arculata az 1920-as években azonban nem nagyon különbözött attól, mint amilyen évtizedekkel korábban volt.[134] „A Brit Birodalom továbbra is a legnagyobb területű impérium volt, de a francia gyarmatok is a Karib-szigetektől a Csendes-óceánig terjedtek, Afrika nagy részét is magukba foglalva. A forradalmi Oroszország még messze volt a későbbi hatalmas Szovjetuniótól, az Egyesült Államok viszont már vitathatatlanul a leggazdagabb és a legerősebb nemzet volt".[135]

Az árufuvarozási feltételek egységesítése körüli küzdelem végülis változatlanul politikai feltételek között folytatódott, sem az amerikai, sem az angol álláspont ekkor még nem győzedelmeskedett.

Az 1920-as évek elejét jellemző gazdasági és technikai-műszaki tendenciák viszont az amerikai törvény elterjedésének kedveztek: mint bemutattuk, egyre több államban fogalmazták meg a fuvarozó felelősségének – a *Harter Act*-en alapuló – egységes szabályokkal való rendezésének igényét.[136]

A merev brit álláspont miatt a feladók érdekeit védő jogalkotás kezdeményezése céljból a Brit Birodalom fontosabb *dominiumainak fuvaroztatói* a Birodalmi Hajózási Bizottsághoz fordultak.[137] Hangot adtak a hajóskonferenciák szervezetével kapcsolatos kritikai észrevételeiknek, miszerint a fuvarozók gazdaságilag domináns helyzetükkel visszaélve tendenciaszerűen tisztességtelen kikötések révén határozhatták meg szerződéses feltételeiket. A szervezet által, a Parlament részére készített jelentés (1921) hatására – mint említettük – az ISC foglalkozott elsőként a szabályozás miként jével. Egyetértés alakult ki abban, hogy a fuvarozók és a fuvaroztatók között fennálló feszültségek megszüntetése, és a kereskedelem folyamatosságának biztosítása érdeké-

[130] FARIA: i.m., 285. o.
[131] A Nemzetek Szövetsége története: https://multunk-portal.hu/html/egy_tort_kronol/1919%20aprilis%2028.html (Megtekintve: 2019. május 29.)
[132] A Nemzetek Szövetsége története: https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/historia/88-023/ch03.html (Megtekintve: 2019. május 29.)
[133] FARIA: i.m., 285. o.
[134] FARIA: i.m., 285. o.
[135] FARIA: i.m., 285. o.
[136] ADAMSON: i. m., 11. o.
[137] ADAMSON: i. m., 11. o.

ben egységes, globális, törvényi szintű szabályozásra van szükség. A kezdeményezéssel a CMI is egyetértett, s hangsúlyozta a *Harter Act* alapjain álló nemzetközi szintű jogforrás megalkotásának igényét, majd a tervezet kidolgozására albizottságokat állítottak fel. 1921-ben pedig megkezdődtek az érdekegyeztető tárgyalások Hágában.[138]

A hágai konferencia összehívását – mint arra utaltunk – elsősorban a tengeri árufuvarozást szabályozó joganyagok eltérései sürgették. Ez különösen a Brit Birodalomban jelentett problémát: konfliktus támadt Nagy-Britannia és a Brit Birodalom félig független domíniumai (pl. Kanada) között, akik a Harter Acthez hasonló jogszabályokkal rendezték a liner service útján megvalósuló kereskedelmi ügyleteik jogi relevanciájú kérdéseit. A domíniumok azonban kifogással éltek, hiszen a náluk érvényes jogszabályok csupán kimenő forgalomban és a belföldön kiállított hajóselismervényekre alkalmazandóak. Az import forgalom lebonyolítói ezért ki voltak téve a számukra kedvezőtlen fuvarozási feltételeknek.[139]

A Birodalom egyes részei, valamint a hazai árutulajdonosok felől megnyilvánuló nyomás így arra késztette Nagy-Britanniát, hogy készítsen elő egy, a Harter Acthez hasonló jogszabályt a Birodalom egésze számára.

Ennek hatására, *a hosszú ideig csupán fuvarozói érdekeknek kedvező brit gondolkodásmódban ekkor paradigmaváltás következett be*. Előkészületek történtek az egyetlen lehetséges, s legkönnyebben járható nemzetközi megoldás felé. A britek szemléletmód változását, és a szabályok harmonizációjának szükségességét hangsúlyozta az is, hogy még a brit fuvarozói képviseletek is pozitívan viszonyultak a nemzetközi megoldás gondolatához. Ezért az ILA brit vezetés alatt újra foglalkozni kezdett a tengeri kereskedelmi árufuvarozásra vonatkozó joganyag egységesítésének a századfordulón félbeszakadt projektjével.

A hágai konferencia sorra vette azokat a fuvarozói és fuvaroztatói érdekeket, amelyeket egy egységes nemzetközi szabályozás kidolgozása során szükséges egymáshoz közelíteni. Bár az egyezség csak nehezen született meg, az ülés végül mégis azzal zárult, hogy a hajótulajdonosok jóváhagyták a – fuvaroztatói érdekeknek is megfelelő – felelősségkorlátozásra vonatkozó tervezetet. 1921-ben a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC)[140] elé került a tervezet. 1922-ben véglegesítették, majd *Brüsszelben* 1924. augusztus 25-én, 26 nemzet részvételével megtartott konferencián írtak alá.

A szakmai zsargonban (később) Hague Rules[141] *néven ismertté vált egyezmény több évszázados gazdasági, történelmi és politikai vonásokat tükrözve, elsősorban az angolszász jogi kultúrára és bírói gyakorlatra épül.* Elfogadását követően Nagy-Britannia az elsők között illesztette jogrendjébe Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) néven.[142]

Az Amerikai Egyesült Államok azonban csak lassan reagált, s egészen 1936-ig tartott (az elfogadástól számított 12 évig), hogy jogrendjébe illessze az Egyezményt. Erre végül az igazság-

[138] FARIA: i.m., 286. o.
[139] ADAMSON: i. m., 11. o.
[140] International Chamber of Commerce.
[141] International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading.
[142] John RICHARDSON: A guide to the Hague and Hague-Visby Rules. (Third Edition). Lloyd's of London Press Ltd. 1994., 3. o.

szolgáltatás kényszerítette rá.[143] Amint az Egyesült Államok ratifikálta, a világ legtöbb tengeri kereskedelmi nagyhatalma, de a kisebb gazdaságok is követték.[144] A II. világháború kezdetére pedig a világ hajós nemzeteinek túlnyomó többsége már ratifikálta. A sikerét mutatja tehát, hogy az elfogadásától számított 12 év leforgása alatt a külkereskedelem tengeri ágazatában közvetlenül érintett államok többsége valamilyen módon ratifikálta vagy alkalmazta az Egyezményt.[145]

Magyarország szintén aláíró (alapító) tagja volt az Egyezménynek, melyet „1932. évi VI. törvény a hajóselismervényekre vonatkozólag az 1924. évi augusztus 25. napján Brüsszelben kelt egyezmény becikkelyezése tárgyában." (Brüsszeli Egyezmény) *vezetett be a magyar jogrendszerbe.* 1931 nyarán lépett hatályba.

Ez a konvenció nemcsak az *első törvényi szintű nemzetközi jogforrási* léte miatt érdemel különös figyelmet, hanem azért is, mert *egységes szabályokat fektet le a hajóselismervény kibocsátására, valamint meghatározza a hajótulajdonos kötelezettségeit a hajó tengerképességével, rakományképességével és az áru gondos kezelésével kapcsolatosan. A fuvarozó felelősségét pedig a küldemény elveszése vagy megsérülése miatt keletkezett kárra alapítja.* Az Egyezmény azonban nem egy komplex, minden részletre kiterjedő, önmagában is egységes, és valamennyi, a tengeri árufuvarozással kapcsolatos kereskedelmi igényt kielégítő kódex, hanem a hajóselismervényre vonatkozó kereskedelmi szokásokat törvényi szintre emelő általános *szokványgyűjtemény*. A legfontosabb gyakorlati hozadéka az volt, hogy határt szabott a fuvarozók korlátlan felelősségkorlátozásának.

Ennek ellenére minden más jogalkotási kísérlet, ami az Egyezmény előtt vagy után indult, kudarcot vallott abban, hogy ugyanazt az elfogadási szintet érje el, mint a szóbanforgó jogforrás. Napjainkban ezért – több mint 90 évvel a megalkotását követően az Egyezmény – *egyes államokban, de nemzetközi viszonylatban is – eredeti (illetve kiegészített) formájában még mindig az egyetlen hatályban lévő, a liner service szolgáltatás legfontosabb jogi feltételeit szabályozó jogforrás.*

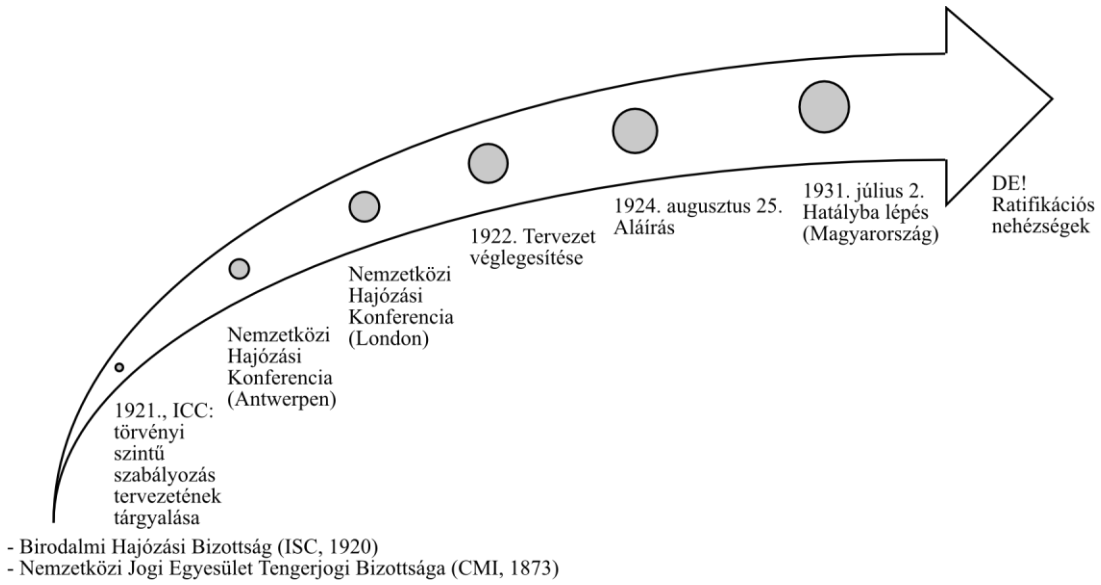
A következő ábra az Egyezmény megalkotásának folyamatát mutatja be.

[143] Az amerikai Legfelsőbb Bíróság egy 1933-ban hozott döntésében kimondta, hogy a fuvarozó csak akkor mentesül a hajó irányításával kapcsolatos navigációs hibából eredő kárért a Harter Act alapján, amennyiben bizonyítja, hogy gondosan járt el a hajó tengerképességének biztosítása körében a fuvarozás kezdete előtt. Az Egyezmény ezzel szemben sokkal kedvezőbb lehetőséget kínált a fuvarozók részére, ami lendületet adott az egységes szabályok ratifikációjára. Az eredmény az amerikai Tengeri Árufuvarozási Törvény (COGSA) elfogadása lett, ami törvénybe iktatta az Egyezményt. (FARIA: i. m. 287. o.)

[144] Amerikai Egyesült Államok, Belgium, Franciaország, Japán, Lengyelország, Magyarország, Nagy-Britannia, Németország, Olaszország, Románia, Spanyolország

[145] FARIA: i.m., 287. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004



II-1. ábra A Brüsszeli Egyezmény megalkotásának csomópontjai (Készítette: K. V.)

1.2. Az Egyezmény szerkezete

Az Egyezmény – mint ahogyan elnevezése is utal rá: „A hajóselismervényekre vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló nemzetközi egyezmény" – eredeti célja a raktér egy részének foglalása útján, kisebb mennyiségű, jellemezően darabáru kiegyensúlyozott áruforgalomban, standardizált feltételek mentén történő továbbítása. A vonalhajózáshoz kapcsolódó legfontosabb tárgykörök szabályozása miatt a tengeri fuvarjogi alapstruktúra – évszázados gyakorlat mentén kicsiszolódott – elemeit rögzíti. Meghatározza a hajóselismervény kiállítási kötelezettségének minimumát, s a felelősségkorlátozás, valamint a felelősség alóli kimentés maximumát.[146]

Az Egyezmény tartalmi elemei ennek megfelelően a következők[147]*:*

- a fuvarozási szerződés meghatározása,
- az egyezmény alkalmazási köre (a Paramount záradék),
- az alkalmazási kör alóli kivételek,
- a hajóselismervény, mint a szerződés bizonyítékául szolgáló okmány,
- a fuvarozó főkötelezettségei,
- a fuvarozó felelősségének időkerete,
- a fuvarozó felelőssége és a bizonyítási teher megoszlása a felek között,
- a fuvarozó másokért (alkalmazottakért) való felelőssége,
- a felelősségkorlátozás,

[146] SZALAY (2008): i. m., 11. o.
[147] Francesco BERLINGIERI: A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules (https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf) 2-38. o. (Megtekintve: 2019. június 1.)

- a feladó kötelezettségei és felelőssége,
- fenntartás az elveszésért, a kárért és a késedelmes kiszolgáltatásért,
- az igények elévülése.

A tartalmi elemek sorra vételéből világosan tükröződik a *fuvarozói főkötelezettségek* és azzal összefüggésben a *fuvarozói felelősség* szabályozásának jelentősége. Ennek révén szab határt a felelősségkorlátozó és kizáró klauzulák visszaélésszerű alkalmazásának a fuvarügylet során, valamint rögzíti a felek közötti kockázatmegosztás – tradíciók mentén kialakult – mértékét.

1.3. Az Egyezmény felelősségi struktúrája

A speciális tengeri fuvarozói felelősségi formáció a vonalhajózás felelősségi modelljeként csiszolódott ki az angolszász bírói gyakorlat alapján azzal a céllal, hogy visszaszorítsa a mértéktelenül alkalmazott felelősségkizáró és csökkentő klauzulák alkalmazását, valamint standardizálja a fuvarozói *főkötelezettségeket*. A Harter Act nyomán az Egyezmény is egy sajátos kétágú felelősségi struktúrát alkalmaz: egyidőben, egymás mellett, egymást kiegészítve képeznek a szubjektív és az objektív elemek egyetlen egységet.

A tengerképességért való felelősség felróhatóságon alapuló tisztán vétkességi felelősség, a hajóút során bekövetkező károsodásokért való felelősség viszont objektív szerkezetű, fokozott felelősség.



II-2. ábra A tengeri fuvarozói felelősség tradicionális szerkezete (Készítette: K. V.)

A fuvarozói felelősség szabályozása az Egyezményben már egy speciális háromosztatú, vagyis három egymásra épülő és egymást kiegészítő szerkezeti struktúrára épül. Ennek elemei a következők: a *felelősség speciális alakzata* (ami a locatio és a conductio szakaszait külön-külön lefedő vétkességi és objektív szerkezetű felelősség), a *korlátozott mértékű kártérítés*, s a – jelentősége ellenére – itt még meglehetősen hézagosan, viszont a korábbi tengeri magánjogi szabályokkal szemben már valamelyest szabályozottabb *igényérvénesítési processzus*. A struktúrát az V.4 fejezetben részletesen tárgyaljuk.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

1.4. Az Egyezmény ratifikációs nehézségei

Az Egyezmény megszületése óriási előrelépést jelentett a tengeri árutovábbítási alrendszer szabályozásában. Az első olyan globális szabályozási eszköz volt, ami rendezett állapotot kívánt megvalósítani a hajóselismervény alkalmazásának joggyakorlatban. Hosszú távú sikeres alkalmazása viszont a kezdetektől fogva kétséges volt: egy korábbi korszakban, az angolszász tradíciók alapján kialakult struktúrát vetít rá későbbi gazdasági-kereskedelmi korszakokra. [148]

Az egységes szabályokkal kapcsolatos első értelmezési és alkalmazási nehézségek igen korán, már a ratifikáció során felmerültek, hiszen az Aláírási jegyzőkönyv értelmében a különböző államok különböző formákban, illetve fenntartásokkal emelhették át jogrendszerükbe a szövegét, ami így soha nem vált egységesen elfogadottá.

A ratifikáló tagállamok döntő többsége szó szerint[149] vagy csak kisebb, lényegtelen eltérésekkel[150] vette át a szöveget.[151] Más országok[152] viszont csupán a szabályzat tartalmát, lényegi mondanivalóját emelték át jogrendszerükbe, amivel távol kerültek az Egyezmény eredeti szövegétől. A dél-amerikai államokban egyáltalán nem vált általánosan elfogadottá, de a fejlődő országok nagy része sem ratifikálta.[153]

Az alkalmazás sokszínűségének döntő oka – a diplomáciai konferencián való elfogadás ellenére – egyrészről a befolyást gyakorló angolszász jogi kultúra és a kontinentálistól eltérő joggyakorlat, a másik oka pedig az egyes szabályok szövegének államonként eltérő értelmezése volt, aminek révén inkább egy *többé-kevésbé egységes hajóselismervény formuláról (vázról) beszélhetünk, mintsem valóban érvényesülő nemzetközi egyezményről.*[154]

Ennek kapcsán felmerülhet a kérdés, hogy milyen viszony áll fenn az Egyezményhez való csatlakozást megelőző időben született belső jog és a ratifikáció után kialakult „élő" jog között. Ebből a szempontból is több csoportba sorolhatók az államok: meg kell különböztetni azokat, melyek jogrendszerében a szabályzat átvétele *ius specialis*t (külön jogot) hozott létre[155], valamint azokat is, ahol az Egyezmény maga a tengeri fuvarozás általános szabálya.[156]

---

[148] SZALAY (2008): i. m., 11. o.

[149] Nagy-Britannia, Ausztrália, Burma, Ceylon, Ciprus, Ghana, Hongkong, India, Írország, Izrael, Kanada, Pakisztán, Újzéland. (Kreskay, 1996.)

[150] Belgium, Dánia, Egyiptom, Finnország, Magyarország, Norvégia, Portugália, Svédország, USA.(Uo.)

[151] Azonban ezen országok törvényei is eltérnek az Egyezménytől a fuvarozó felelősségének összegszerű meghatározása tekintetében.

[152] Pl. Franciaország, Hollandia, Indonézia, Japán, Lengyelország, Németország, Görögország, Olaszország, Szovjetunió, Svájc, Törökország.

[153] Általában azért nem vált közöttük elfogadottá, mert külkereskedelmi forgalmukat nagyrészt idegen fuvarozókkal bonyolító államok, elégedetlenek az egyezménnyel.

[154] KRESKAY: i. m., 49. o.

[155] KRESKAY: i. m., 47. o.

[156] Csatlakozások: Algéria, Angola, Argentína, Ausztrália, Barbados, Bolívia, Kamerun, Cape Verde Szigetek, Horvátország, Kuba, Ciprus, Dánia, Ecuador, Egyiptom, Fiji, Finnország, Gambia, Ghána, Goa, Nagy Britannia és Észak-Írország, Guinea Bissau, Guyana, Irán, Írország, Izrael, Ivory, Coast, Jamaika, Kenya, Kuwait, Libanon, Luxembourg, Malaysia, Malagasy Köztársaság, Mauritánia, Monakó, Mozambique, Hollandia, Nigéria, Norvégia, Paragauy, Peru, Portugália, Sarawak, Senegal, Sierra-Leone, Szingapúr, Szomália, Sri Lanka, Svédország, Svájc, Szíria, Tanzánia, Trinidad & Tobago Törökország, Zaire, Zanzibar.

Azokban az államokban,[157] ahol a már létező, azonos vagy hasonló tárgyú jogi szabályozás is hatályban maradt, kettős rendszer jött létre a jogalkalmazásban. Ebben a duális rendszerben gyakorlatilag a két egymástól függetlenül létező joganyag lényegében azonos életviszonyokat szabályoz. Ez megnehezíti az Egyezménynek az adott jogrendszerbe való beépülését, ráadásul elősegíti – a „másik" jog alkalmazása révén – a fuvarozó felelősségének kollíziós úton való kijátszását.[158]

Jogalkalmazás szempontból tehát – a fuvaroztatói érdekekre is figyelemmel – kedvezőbb helyzetben azok az államok vannak, ahol az Egyezmény a tengeri fuvarozás általános szabálya. Ezekben a jogrendszerekben ugyanis – egy esetleges jogvita kapcsán – nem merülhetnek fel kollíziós viták sem a hajó tengerképességével és a rakományképességgel kapcsolatosan, sem a fuvarozó egyéb kötelezettségei, de a felelősségkorlátozás tárgykörében sem.

1.5. A Paramount záradék[159]

Az 1924-es Szabályok gyakorlati alkalmazása során felmerülő legsúlyosabb problémák abban mutatkoztak meg, hogy a csatlakozók zöme fenntartások útján, egyes cikkeket módosított szövegezéssel, vagy csak bizonyos rendelkezéseket emelt át saját jogrendszerébe, ami azzal a következménnyel járt, hogy meglehetősen sokféle változata hatályosult az Egyezménynek.

Alkalmazását az ún. Paramount („legelső") záradék, magyarul elsőbbségi záradék segíti elő. Erre azért volt szükség, mert az Egyezmény alkalmazása, értelmezése, valamint legjelentősebb szabályainak egységesítése vonatkozásában – mint említettük – nem alakult ki egységes álláspont és jogalkalmazás az Egyezményt elfogadó államok között, így sok esetben csak a záradék segítségével tudták biztosítani annak alkalmazását.

Az Egyesült Királyság állított fel elsőként törvényi követelményt arra vonatkozóan, hogy kötelező a Paramount kikötés felvétele a szerződésbe. Ez a rendelkezés az Egyezmény alkalmazási körének bővítése mellett a 10. cikk hiányosságait kívánta pótolni. E szerint[160] ugyanis csak a részes államokban (a törvényhozó szuverenitása alatt álló területen) kiállított hajóselismervényre lehet alkalmazni, ha viszont a fuvarozó és a fuvaroztató közötti jogvita a kiállítási hely országán kívül folyik – ahová az Egyezmény területi hatálya már nem terjed ki –, ott nem alkalmazható.

Az angolok úgy próbáltak javítani ezen a helyzeten, hogy más államok számára is észrevehető módon rátették az Egyezmény pecsétjét a kimenő hajóselismervényekre abban bízva, hogy így alkalmazni fogják azt.[161] A helyzet addig fokozódott – természetesen a bírói gyakorlat megerősítése révén –, hogy jogellenesnek és érvénytelennek tekintették azt a hajóselismervényt, amely *nem tartalmazta* a szóbanforgó záradékot.[162]

[157] Anglia, Franciaország, USA.
[158] KRESKAY: i. m., 52. o.
[159] „Legfőbb"=elsőbbségi záradék
[160] Brüsszeli Egyezmény 10. cikk.
[161] KRESKAY: i. m., 366. o.
[162] A gyakorlatot Belgiumban is átvették, de kötelező ereje nem volt (Angliában sem).

A Paramount záradék elvi megközelítését adja a szerződési szabadság elvéből fakadó nézet: a tengeri árufuvarozási szerződés szereplői megegyezhetnek abban, hogy az Egyezmény valamely változatát tekintik irányadónak a hajóselismervényre, de annak sincs akadálya, hogy szerződésükre kötelező jelleggel írják elő a hatályát.

1950. augusztus 1-jén viszont hatályba lépett az ún. „aranyzáradék egyezmény"[163]. Ez alapján a csatlakozók arra vállaltak kötelezettséget, hogy nem alkalmaznak olyan kikötéseket a hajóselismervényen, amely kizárja az angol joghatóságot, vagy külföldi választottbíróság elé utalja a fuvarozási szerződésből eredő jogvitát. A záradék kiköti azt is, hogy az Egyezményben megállapított felelősségkorlátozási összeghatárokat akkor is érvényesítik, ha egy más irányadó hágai szabály alapján alacsonyabb értékű lenne a felelősség. [164] Ezzel a kikötéssel a Paramount záradék el is veszítette a jelentőségét.

2. Út a Hague-Visby Szabályokhoz

2.1. A társadalmi és gazdasági viszonyok változásai a 20. század második felében

2.1.1. Új kereskedelmi szereplők megjelenése

Az Egyezmény, habár óriási előrelépést jelentett a tengeri árufuvarozás joggyakorlatának egységesítésében, mégsem váltotta be teljesen a hozzá fűzött reményeket: nem sikerült egyensúlyi helyzetet teremtenie a fuvarozói és a fuvaroztatói érdekek között. Ez, és természetesen a világgazdaság fokozatos átstruktúrálódása, a II. világháború megrázkódtatásai, valamint annak társadalmi és gazdasági hatásai is az Egyezmény felülvizsgálatát sürgették.[165]

A II. világháború után új nemzetközi világ-és gazdasági rend született. A folyamat a korábbi gyarmatbirodalmak felbomlásával kezdődött: az elsősorban angol, francia, holland és olasz érdekszférában kiépült kolóniák felbomlási-szétaprózódási folyamatai (ún. dekolonizációja) révén annyi új állam alakult meg, hogy számuk (a 70-es évekre) messze felülmúlta az ún. fejlett országokét.[166] A gazdaságilag fejlett és a fejlődő országok csoportjainak elhatárolódása lehetőséget kínált arra is, hogy az újonnan megalakult államok politikai önrendelkezésük, kulturális és kereskedelmi-ipari szabadságuk visszaszerzése révén önálló gazdaságot (külkereskedelmet) is kiépítsenek, illetve megkíséreljék azt.[167]

[163] Az egyezmény lényegében a fuvarozók és fuvaroztatók között létesített speciális kartellmegállapodás.
[164] KRESKAY: i. m., 373. o.
[165] FARIA: i. m., 288–289. o.
[166] A korszak adatai szerint 1960-as évek közepére a déli területek (pl. Dél-Afrika, Délnyugat-Afrika, Angola), valamint néhány északabbra eső, apró part menti gyarmat kivételével az egész földrész függetlennek tudhatta magát, az utolsóként felszabadult országok pedig a portugál gyarmatbirodalomhoz tartoztak.
[167] FARIA: i.m., 288–289. o.

Ennek a korszaknak a kezdetén került sor az Egyesült Nemzetek Szervezetének (ENSZ) megalapítására is, melynek Alapokmányát 51 állam írta alá 1945-ben.[168]

A nemzetközi munkamegosztás, a külkereskedelem, valamint a tőke-és pénzügyi mozgások is átstrukturálódtak, ami viszont kedvezőtlenül érintette a fejlődő országokat. Ennek ellenére robbanásszerűen növekedett a világkereskedelem volumene.[169]

A tengeri kereskedelmi hajózás üzletága a II. világháborút követően, alkalmazkodva az új nemzetközi gazdasági rend kihívásaihoz továbbra is megőrizte stabil helyét a világpiac vérkeringésében: európai és amerikai vonaltársaságok uralták a világ kereskedelmi hajózási üzletágát, sőt a legtöbb kereskedelmi útvonalat is. A társaságok konferencia alapú szerveződése gyorsan „újjáéledt", majd az 1950-es évekre újra elérte a csúcspontját.[170]

A világkereskedelem volumene robbanásszerűen növekedett: az 1947-től 1956-ig tartó időszakban különösen kedvezően alakultak a piaci feltételek. „A tengeren továbbított olaj és száraz rakomány mennyisége az 1900-as, kb. 200 millió tonnáról 1950-re 550 millió tonnára, vagyis csaknem a háromszorosára nőtt 50 év alatt. A kereskedelmi flotta az egész világon megduplázódott 1914 és 1950 között. A tengeri kereskedelem aránya az 1950-es 550 millió tonnához képest pedig 910 millió tonnára ugrott 1956-ra".[171]

A csomagolás technikája a mennyiségi növekedéssel párhuzamosan fejlődött, sőt többrétűvé vált: „acél tartályok, acél és öntöttvas hengerek, funérlemez dobozok és tartályok, farostlemez ládák, vízálló zsákok, valamint összepréselt bálák" [172] a legkülönfélébb áruk egységesült rakodását és gördülékenyebb fuvarozását tették lehetővé. A csomagolási technológia ezen változásai radikális fejlődést eredményeztek a tengeri kereskedelmi hajózás területén a II. világháború után.[173]

Nézetünk szerint a bemutatott világkereskedelmi fellendülés nemcsak a gazdaság fokozatos fejlődésének, hanem annak is köszönhető volt, hogy még nem álltak a növekedés útjában azok a „jogszabályi útvesztők", amelyek a 70-es évektől már fokoztasan terjedtek, s hoztak létre egy keveredett, átláthatatlan helyzetet a külkereskedelmi viszonyokban. Ráadásul a szóbanforgó időszakban még olyan államok, nemzetközi szervezetek és konferenciák döntöttek a kereskedelmi hajózás jogi relevanciájú kérdéseiről, akik tradicionálisan monopol helyzetben voltak, s ellenőrzést gyakoroltak a világ kereskedelmi hajózási iparága felett.

[168] FARIA: i.m., 288. o.
[169] A háború következményein túl a dekolonizációban természetesen szerepet játszott a tudományos és technikai forradalom hatására rohamosan csökkenő – elsősorban nyersanyag kitermelő – (korábbi gyarmati) országok gazdasági ereje; ennek hatására a fejlett államok inkább egymással alakítottak ki együttműködést.
[170] FARIA: i.m., 289-290. o.
[171] FARIA: i.m., 289. o.
[172] FARIA: i.m., 289. o.
[173] A legtöbb árut azonban ekkor még a jól bejáratott csomagolási egységekben: így elsősorban „faládákban, rekeszekben, hordókban, palackokban, dobozokban, kartonokban, bálákban vagy zsákokban fuvarozták. Ezek előnyére szolgált, hogy – az akkori igényeknek megfelelően – elég könnyűek voltak ahhoz, hogy néhány fős személyzet kezelje őket." FARIA: i.m., 289. o.

2.2. A „konténerforradalom” és a fuvarozott áruérték növekedése

A külkereskedelem bemutatott fellendülése azzal az eredménnyel járt, hogy a korábban alkalmazott közlekedési és rakodástechnikai eszközök már nem feleltek meg a gyors, biztonságos és rendszeres árutovábbítás követelményeinek.

A gyakorlatban akadályt jelentett, hogy a legforgalmasabb kereskedelmi kikötőkben torlódások alakultak ki, ami a fuvarozás-rakodás mechanizmusát jelentősen lassította. A szárazföldi tevékenységek ellátására létrejött rakodó üzemek technikai-műszaki felszereltsége sem volt elég modern, ezért a kereskedelmi hajók ki-és berakodása is rendkívül hosszú időt vett igénybe, amit tovább fokozott a különböző áruféleségek más és más csomagolási egységekben való fuvarozásának gyakorlata is: papír, fém-és fadobozokban továbbították a küldeményt, melynek gyors és biztonságos rakodására ekkor még nem alakult ki hatékony és gazdaságos eszközrendszer és működési mechanizus.[174]

A 1960-as és 70-es években rohamos fejlődésnek indult a közúti és a vasúti infrastruktúra, ezek fokozatosan beépültek a külkereskedelem hálózatába.[175] Ez alapját jelentette a kombinált árufuvarozás kialakulásának: a rakományt jellemzően egy vagy több szárazföldi fuvarozó a szárazföldi csomópontról a kikötői terminálba továbbította, onnan pedig a tengeri fuvarozó vitte tovább, végül pedig a kikötőből ismét szárazföldi fuvarozó fuvarozta a (szárazföldi) rendeltetési helyére.[176]

A fuvarozás külön-külön fázisaiban így legalább hat alkalommal vált szükségessé valamely árutovábbításhoz nélkülözhetetlen szolgáltatás (pl. lerakás, felrakás, egységrakományképzés stb.) elvégzése, amihez ráadásul a feladót külön fuvardíj fizetési kötelezettség terhelte az egyes fuvarozási szakaszok után.[177]

A több árutovábbítási módozat egyetlen láncszerű sorozatba való integrálását az 1960-as években elterjedt *konténer* tette lehetővé. Ez jelentősen lecsökkentette „az áruküldemény vasúti kocsiból vagy kamionról történő lerakásának, s a hajóba történő berakodásnak, majd kirakodásnak a költségeit”.[178] Arról nem is beszélve, hogy a konténer megjelenésével a rakomány nagy távolságokat is megtehetett akár szárazföldön, akár tengeren és a levegőben is anélkül, hogy az áruküldeményt egyszer is át kellett volna rakodni.[179]

A problémák egy részét tehát a konténerszállító hajók[180] és a korábbihoz képes sokkal nagyobb mennyiségű áru (védett) továbbítását lehetővé tevő konténerek (egységes méretű fém tartályok) üzembe helyezése orvosolta, mellyel a ki-és berakodás technikája is jelentősen fel-

[174] KASNYIK: i. m., 12. o.
[175] A közlekedés fejlődésének történeti áttekintése: https://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7096/m/4974 (Megtekintve: 2019. június 1.)
[176] FARIA: i. m., 289-290. o.
[177] FARIA: i. m., 289-290. o.
[178] FARIA: i. m., 289-290. o.
[179] FARIA: i. m., 289-290. o.
[180] A korszak egyik – a tengeri árufuvarozást is új alapokra helyező – legjelentősebb terméke, a dízelmotorral felszerelt, tömeges árutovábbítást lehetővé tevő konténerszállító hajó.

gyorsult.[181] A 20. század első felében üzembe állított kereskedelmi forgalomra használt hajók így gazdaságosabb üzemeltetésük, nagyobb rakodóterük és gyorsaságuk révén fokozatosan váltották fel a kisebb teljesítményű – az ipari forradalom újításának számító – gőzhajtású hajókat.[182] A hajók nagyobb kapacitása és gyorsasága révén a nyíltvízi fuvarozás ideje is jelentősen lerövidült, ami a legnagyobb óceánjárók befogadására is alkalmas raktározó-kezelő üzemek (terminálok) modernizálása, és a rakománykezelés gyorsasága-hatékonysága, nagy tömegű áruk gyors, rendszeres és biztonságos továbbítása, azaz infrastrukturális feltételeinek megteremtése iránti igényt is megalapozta.

A 1960-as évek külkereskedelmi bővülése, valamint a technika rohamos fejlődése természetesen növelték a hajózás intenzitását is, ami azzal járt, hogy a konténerszállítás a világkereskedelem egyik leggyorsabban előretörő üzletágává nőtte ki magát, sőt a 20. század külkereskedelmének egyik húzóerejévé vált.[183] A konténeres fuvarozás rohamos elterjedése a technikai-műszaki hátteret is jelentősen megváltoztatta: fokozatosan jelentek meg és terjedtek el a konténerek továbbításához és tárolásához szükséges speciális járművek, és a letelepült, a csomóponti – árutovábbításhoz kapcsolódó – tevékenységek elvégzésére alkalmas konténer terminálokon[184] használt kikötői daruk, és „kezelő" üzemek.

A gazdasági-technikai fejlődés természetesen új kihívásokat fogalmazott meg a jogi szabályozás és a joggyakorlat számára is. Tovább éleződtek az uralkodó helyzetet élvező hagyományos tengeri nagyhatalmak és a tengeri fuvarozás piacán elsősorban vevőként megjelenő fuvaroztató országok közötti ellentmondások.[185] Ráadásul az Egyezmény a nagy gazdasági világválság idején (1929-33) lépett hatályba, röviddel az előtt, hogy Nagy-Britannia 1931-ben felfüggesztette volna az aranypénz-rendszert.[186] Természetesen ez is döntő hatású volt a szabályzat mielőbbi újragondolásában. (A pénzrendszer átalakulásának folyamatát a X.9.4 pontban fejtjük ki részletesen.)

2.3. A Visby Protokoll (Visby Protocol)

A tengeri kereskedelmi árufuvarozás szabályozása nem hagyhatta figyelmen kívül az előző pontban bemutatott társadalmi-gazdasági-műszaki és technológiai változásokat, ráadásul – amint már bemutattuk – az Egyezmény alkalmazása egyáltalán nem volt zökkenőmentes.[187] Az általános elégedetlenség oka az volt, hogy felelősségi szabályait túlságosan fuvarozó pártinak értékel-

[181] FAIRA: i. m., 290. o.
[182] Az OECD adatai szerint, míg a század közepén még gőzhajókat alkalmaztak többségben, két évtizeddel később már a kereskedelmi flottákat is belső égésű motorokkal üzemeltették.
[183] Bernhofen DM, El-Sahli Z and Kneller R (2013). Estimating the effects of the container revoluion on the world trade. CESino Working Paper Series 4136. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute. Munich.
[184] Például: kikötő, vasúi teherpályaudvar. (Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the liability of operators of transport terminals in international trade, 1994., 13. o.)
[185] MARTONYI János: A tengeri fuvarozási szerződés. (Kandidátusi értekezés) Budapest, 1978., 14. o.
[186] KASNYIK: i. m., 13. o.
[187] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 11. o.

ték[188]: vagyis éppen a célját, a fuvarozók és fuvaroztatók közötti érdekegyensúly kialakítását nem teljesítette.

Ezek a jelenségek pedig az árutovábbítás jogi kereteinek a modernizálását és ésszerűsítését, majd újbóli egységesítését tették szükségessé. A gyakorlat fokozatosan ismerte fel ugyanis, hogy az Egyezmény egyes kikötései sok tekintetben meghaladottá váltak, valamint a nagy gazdasági világválságot követő inflációt és az árfolyamok rendkívüli – a tengeri kereskedelmi hajózásra is negatív hatást gyakorló – ingadozását sem lehetett szó nélkül hagyni[189]. Ezek a tényezők egyértelműen az Egyezmény felülvizsgálatát és korszerűsítését indokolták.

Az alkalmazással kapcsolatos nehézségekre megoldásként a CMI – Stockholm Visby nevű külvárosában 1968-ban – nemzetközi konferencián fogadta el a szabályzat *első kiegészítő jegyzőkönyvét* (*Visby Protokoll).* A jogforrás alapjaiban ugyan nem változtatott az eredeti szabályokon, az azokkal szemben megfogalmazott kritikai észrevételekre válaszul azonban számos új rendelkezést vezetett be. Határkőnek tekinthetők a fuvarozó felelősségének szigorítására vonatkozó új rendelkezések: a megváltozott gazdasági környezet kívánalmai alapján *új pénznemben* (és összegben) határozta meg a *kártérítés határértékét,*[190] továbbá beemelte az *alkalmazottakért való felelősség* intézményét.[191] A CMI ezek mellett számos kisebb módosítást is javasolt, amelyek ugyancsak megjelentek az Visby Protokollban. Ezek a rendelkezések a fuvarozó felelősségéhez kapcsolódó részterületekkel foglalkoznak.

A Visby Protokoll némileg új szemléletben, pontosabban, s a meglevő rendelkezések ésszerűsítésének igényével szabályozza az alábbi kérdésköröket. (A Brüsszeli Egyezmény módosításai kivétel nélkül angolszász bírói döntésekre vezethetők vissza.)[192]

A Visby Jegyzőkönyv az alábbi témaköröket érinti:[193]

- az egyezmény alkalmazási köre,
- a hajóselismervény bizonyító ereje,
- az alkalmazottak és a közreműködők felelőssége,
- a kártérítés mértéke,
- a csomagolási egység meghatározása,
- a felelősségkorlátozáshoz való jogosultság elvesztése szándékos vagy súlyos gondatlan károkozás esetén,
- az elévülési idő kérdésköre.

(A tárgyköröket a VI.1 fejezetben részletesen kibontjuk.)

[188] SZALAY (2008): i.m., 11. o.
[189] A tengeri árutovábbítás infrastrukturális fejlődésében mérföldkőnek számító 60-as évek jellemzően a hagyományosan is tengeri kereskedelmet folytató iparosodott nagyhatalmak külkereskedelmi forgalmának kedvezett; a gazdaságilag fejletlen (iparosodó) államoknak azonban – rendezetlen anyagi helyzetük okán és kereskedelmi flotta hiányában is – éppen ellenkezőleg, hátrányára szolgált.
[190] Brüsszeli Egyezmény 9. cikk.
[191] REYNOLDS: i.m., 239. o.
[192] MAJTÉNYI László (1986/10): i. m., 445-449. o.
[193] DIAMOND: i. m. 228-231. o.

2.4. A Brüsszeli Protokoll (Brussels Protocol)

A CMI javaslatára 1968-ban az aranydeviza rendszerhez kötődő frankot határozták meg elszámolási egységként.[194] Később, a Visby Protokoll hatályba lépésével viszont egyértelművé vált, hogy újbóli revízióra lesz szükség. A frank arany-deviza rendszerhez való kötődése miatt ugyanis ismét problémák merültek fel az árfolyam reálértékével kapcsolatosan, ami az árfolyamkülönbözetek növekvő tendenciájában is megmutatkozott. Az árfolyamproblémákból adódó eltéréseket a CMI javaslatára az IMF elszámolási egységének (SDR[195]) alkalmazásával kívánták orvosolni[196].

A *frank elszámolási egységének SDR-re való átültetését*[197] az 1979 februárjában, a Brüsszelben, a kereskedelmi tengerészeti jog tárgyában tartott diplomáciai konferencián elfogadott Brüsszeli Protokoll végezte el.

A Brüsszeli Protokoll módosításai a gyakorlatban kevéssé voltak sikeresek, hiszen nem oldotta meg azokat a problémákat, amelyek az árukezelés fokozatosan modernizálódó technikai kihívásai – a konténeres árutovábbítás elterjedésére – révén felmerültek. Ezen túl a Visby és a Brüsszeli Protokoll is lehetőséget kínál a ratifikációra vagy alkalmazásra az Egyezmény aláírása nélkül is, ami tovább fokozza a kialakult ellentmondásokat[198]. Az egységes szabályozási struktúra csak részben volt sikeres, amit jól mutat, hogy a Brüsszeli Protokollt igen kevés állam fogadta el.[199]

---

[194] KASNYIK: i. m., 14. o.

[195] Az SDR (Special Drawing Rights, azaz „Különleges Lehívási Jogok") a lehetséges igény szabadon használható pénzneme a Nemzetközi Valutaalap (IMF) tagjainak. Az SDR. meghatározása oly módon történik, hogy a jelentősebb nemzetközi valutákat, melyeket a nemzetközi kereskedelemben használnak, egy valutakosárban egyesítik. Jelenlegi pénznemek a kosárban súlyuk szerint: az USA dollár, az euró, a japán jen és az angol font sterling. Az euró bevezetése előtt a német márka és a francia frank is jelen volt a kosárban. Az SDR-ben szereplő adott valuta súlyát az határozza meg, hogy az adott nemzeti valuta a nemzetközi kereskedelemeben milyen súllyal szerepel. A valutakosárban szereplő nemzetközi valuták súlyát az IMF Igazgatósága öt évente vizsgálja felül.

[196] FAIRIA: i. m., 288-289. o.

[197] Francesco BERLINGERI: The history of the Rotterdam Rules, The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea, an appraisal of the Rotterdam Rules, Springer Heidelberg Dordrecht London, 2011., 2. o.

[198] KRESKAY: i. m., 49. o.

[199] A következő államok ratifikálták a kiegészítő protokollt: Aruba, Ausztrália, Belgium, Dánia, Ecuador, Egyesült Királyság, Finnország, Franciaország, Georgia, Hollandia, Hong Kong, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Norvégia, Olaszország, Szingapúr, Szíria, Sri Lanka, Svájc, Svédország, Tonga. (https://en.wikipedia.org/wiki/Hague%E2%80%93Visby_Rules) (Megtekintve: 2015. július 8.)

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

III. fejezet
AZ EGYSÉGESÜLÉS MÁSODIK SZAKASZA

1. A Hamburgi Egyezmény[200]

1.1. A revízió indokai

1.1.1. Világpolitikai áttekintés

A közlekedési-fuvarozási ipar növekedése a továbbiakban is követte a világgazdaság dinamikus fejlődését. Mint bemutattuk, a tengeren fuvarozott olaj és szárazáru mennyisége éves átlagban 5,4%-kal nőtt 1953 és 1973 között, a világkereskedelmi flotta pedig ötszörösére emelkedett 1950 és 1980 között. [201]

Ehhez járult a II. világháború utáni, 70-es évekig nyúló időszak politikai-társadalmi átrendeződése, vagyis a gyarmatbirodalmak felbomlása, az Egyesült Nemzetek Szervezetének és szakosított intézményeinek a megalapítása, az újonnan létrejövő államoknak kedvezőtlen fuvarpiaci felosztás széleskörű elutasítása, a konténerforradalom, a technológia fejlődése és a modern közlekedési-fuvarozási ipar alapját jelentő multimodális fuvarozási ágazat növekedése viszont új kihívások elé állították a Hague-Visby Szabályokat. [202]

A dekolonizációs folyamatok eredményeként létrejött fejlődő államok első célkitűzése az volt, hogy a vonalkonferenciák tagjaiként szereplőivé váljanak a nemzetközi kereskedelemnek, s ezáltal magasabb jövedelemszerzési lehetőségekhez jussanak. Ezért megfogalmazott észrevételeikkel az *ENSZ egyes szakosított intézményeihez* fordultak az ezekben a szervezetekben élvezett nagyobb érdekérvényesítési képességük miatt. A külkereskedelmüket diszkrimináló, monopolista árképzést, s a fuvardíjak és a fuvarozási feltételek egyoldalú meghatározását is lehetővé tevő kereskedelmi gyakorlat ellen emeltek hangot. [203]

1.1.2. A tengeri árutovábbítási ipar átrendeződése: a vonalkonferenciák szerepe

Megoldásként az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciája (UNCTAD)[204] olyan multilaterális megállapodást fogadott el (Vonalkonferenciák Magatartási Kódexe, 1974)[205], melynek célja a globális tengeri kereskedelem fokozatos növekedési pályára állítása, valamint a rendszeres és hatékony vonal-szolgáltatás kereskedelemmel összhangban történő fejlődésének előmozdí-

[200] A továbbiakban: Konvenció
[201] FARIA: i. m., 289. o.; 294. o.
[202] FARIA: i. m., 288-289. o.
[203] FARIA: i. m., 295. o.
[204] United Nations Conference on Trade and Development.
[205] Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences Geneva, 6 April 1974.

tása.[206] A hajóstársaságokkal fuvaroztatók és az üzemeltetők közötti egyensúly kialakítása és fenntartása céljából a tengeri kereskedelmi piac 40 %-át kötelezően nemzeti érdekkörbe rendelte, s hangsúlyos szerepet kapott a hajótulajdonosokkal, a fuvarozókkal vagy egy ország külkereskedelmi diszkriminatív gyakorlatával szembeni fellépés. A Magatartási Kódex elfogadását követően 9 évvel ugyan hatályba lépett, tényleges gyakorlati alkalmazás hiányában azonban továbbra is megoldatlanok maradtak a konferenciákkal kapcsolatos problémák. [207]

A világ tengeri árufuvarozási üzletágának átalakulása, valamint az ennek révén szerzett jelentősebb külkereskedelmi befolyásszerzés csak egy része volt a fejlődő államok törekvéseiknek. Felismerték, hogy az infrastrukturális (pl. saját kereskedelmi flotta) és a gazdasági feltételek (pl. mezőgazdasági nyersanyagok, termények és termékek mint fő exportcikkek) megléte mellett versenyképességük attól is nagymértékben függ, hogy milyen szabályok alapján kínálják szolgáltatásikat. Ez alapján pedig nyilvánvalóvá vált az is, hogy a gazdaságilag monopolhelyzetben lévő cégek eddig olyan keretszabályok alapján szolgáltathattak, amelyeket évtizedekkel korábban, egy korábbi gazdasági rendszer képviselői alkottak. Ez számukra hátrányos következményekkel járt. Nem meglepő ezért, hogy a feltörekvő államok úgy tekintettek a Hague-Visby Szabályokra, mint egy, a fuvarozók által megalkotott és a saját érdeküket kiszolgáló rendszerre.[208]

Ezért elsősorban *fuvaroztatói* pozíciót betöltő államokként – hátrányos helyzetük miatt – megfogalmazták az Egyezménnyel és annak módosításaival kapcsolatos kifogásaikat. Azzal érveltek, hogy olyan szakmai szervezetek jogalkotási munkájának az eredménye, amelyek történelmileg is a jelentős tengeri kereskedelmi nagyhatalmakat tömörítik. Az új kereskedelmi szereplőként létrejött fejlődő államok csoportjai viszont ragaszkodtak ahhoz, hogy export-import forgalmuk lebonyolítása olyan egységes, nem diszkriminatív fuvarozási feltételek mentén valósuljon meg, amelyek kialakításában közreműködőként maguk is aktívan részt vehetnek.[209]

Az Egyezmény eredeti szövege – a kiegészítések révén – bizonyos tekintetben jól alkalmazkodott a megváltozott gazdasági viszonyokhoz, másrészről azonban – a ratifikációs számokat figyelembe véve – nem kínált elfogadható megoldásokat az újonnan létrejött kereskedelmi szereplők igényeinek. Sőt, kifejezetten elfogadhatatlan megoldásnak tekintették azokat (pl. a Visby Protokollt), annak ellenére is, hogy számos normájában konkrét, a szárazföldi alágazati szabályozásokban is bevett fuvarjogi rendelkezésekkel modernizálta az Egyezményt.

1.1.3. Szabályozási anomáliák

A Visby és a Brüsszeli Protokollal teljessé vált Hague-Visby Szabályok nem teremtett tehát egységes, kiszámítható és a kikötők közötti árufuvarozás minden aspektusára – beleértve a hajóselismervény kibocsátásával és alkalmazásával kapcsolatos problémákat is – kiterjedő szabályo-

[206] KISS: i. m., 389-402. o.
[207] KOVÁCS Viktória: A világgazdaság változásai és a vonalkonferenciák. Jog és Állam, 20. szám, Károli Gáspár Református Egyetem Állam-és Jogtudományi Kara, 2015. 63-72.
[208] FARIA: i. m., 295-296. o.
[209] KASNYIK: i. m. 15-16. o.

zási struktúrát, sőt az Egyezmény kiegészítésével, módosításával a korábbi értelmezési és alkalmazási nehézségek, de a II. világháborút követő – korábban már kifejtett – nehézségek sem oldódtak meg. Ennek legszembetűnőbb példája a font sterlingben, a frankban, valamint az SDR-ben megállapított, aktuális világgazdasági feltételekhez igazított kártérítési határértékek problémája, amivel egy meglehetősen szerteágazó kártérítési struktúra jött létre. A zavart pedig tovább fokozta a nemzeti kodifikációval életbe lépett hazai valuták alkalmazásának a lehetősége is.[210]

Bírálatokra adott okot az is, hogy a tengeri fuvarozási szerződések tartalmának egyoldalú és kizárólag a fuvarozó érdekein alapuló meghatározásának lehetőségét csak szűt területen korlátozta az Egyezmény, a fuvaroztatói érdekeket pedig ugyancsak mérsékelten vette figyelembe.[211]

A Hague-Visby Szabályok eltérést engedő szövegezése és a szabályozást jellemző angolszász gondolkodásmód is kritika tárgyát képezte. A common law és a civil (kontinentális) jogi rendszer különbségei miatt a Hague-Visby Szabályok nehezen illeszthető a kontinentális fogalomvilághoz, jogrendszerekhez, sőt hosszú ideig vitás kérdéssé vált a vonalhajózás szerződéses okmányának (bill of lading) jogi minősítése is.[212] (A szóbanforgó okmánynak a magyar jogba való beillesztése az 1977. évi IV. törvény (Ptk. novella) által bevezetett *általános szerződési feltétel* fogalma alá sorolása révén történhetett csak meg.)

Ezért egy minden részletre kiterjedő, globálisan elfogadható, komplex tengeri fuvarjogi jogforrás megalkotásának a gondolata került előtérbe.

A megfogalmazott cél az volt, hogy a tengeri árufuvarozás minden jogi relevanciájú vetületét egységes szabályok rendezzék, az uniform szabályozás pedig a fejlődő államok aktív közreműködése révén olyan feltételrendszert kínáljon, amire ők is bátran alapíthatják külkereskedelmüket, a kontinentális jogrendszerekbe való átültetése pedig nem eredményez zökkenőket.

A fejlődő államok csoportjai tehát észrevételeikkel az ENSZ egyes szakosított intézményeihez fordultak a tengeri árufuvarozásra vonatkozó jogszabályok felülvizsgálata, és az esélyegyenlőség követelményeinek is megfelelő szabályozás igényével.

Az elektronikus kommunikációs eszközök használata iránti igény is megjelent már az 1960-70-es években, igaz csak kezdetleges formában. Ekkor jött létre az elektronikus aláírás intézménye, ami kiindulópontját jelentette az elektonikus okmányok alkalmazása iránti igénynek.

1.2. A Konvenció megszületése

Mint bemutattuk, a fejlődő államoknak a korszakot jellemző tengeri kereskedelmi hajózás elleni fellépése nyomán 1968-ban – szinte azonnal a Brüsszeli Protokoll elfogadása után – elkezdődött az Egyezményben és a Visby Protokollban foglaltak felülvizsgálata.

Ekkor – mint említettük – egy teljesen új, az alágazat minden aspektusát szabályozó új egyezmény megalkotásának a gondolata is felmerült a hajóselismervény alkalmazásával kapcso-

[210] KASNYIK: i. m., 47. o.
[211] MARTONYI: i. m., 110. o.
[212] KRESKAY: i. m. 45. o.

latos jogi relevanciájú kérdések átlátható szabályozása érdekében. A kezdeményezés célja az e területen meglévő bizonytalanságok, félreértésekre lehetőséget adó szabályok eliminálása, valamint a felelősség és a kockázatviselés fuvarozók és fuvaroztatók közötti kiegyensúlyozottabb elosztása volt.[213]

A jogegységesítés alapjául szolgáló felülvizsgálati munka az UNCTAD égisze alatt kezdődött. A szervezet 1969-ben létrehozta a kifejezetten tengeri kereskedelmi hajózás szabályozására szakosodott munkacsoportot (Working Group on International Shipping Legislation).[214] A munkacsoport kezdeményezése révén konkrét megfogalmazást nyert a nemzetközi hajózás egyezményi szinten történő szabályozásának igénye. Ezt az is sürgette, hogy a fejlődő államok ekkor már a tengeri kereskedelmi hajózásban fuvaroztatóként 64%-os arányban részesedtek, saját kereskedelmi flottával viszont alig (7,6%) rendelkeztek.[215]

Az egyeztető eljárásnak a nyugati(-fejlett) államok által generált diplomáciai-politikai viták is kísérő jelenségei voltak.[216] Ezek természetesen lassították a jogalkotási folyamatot, valamint a munkacsoportban való részvételi arányuk (20-ról 33 főre) növelésével tovább gyengítették az amúgy is gyenge lábakon álló fejlődő államok érdekérvényesítési lehetőségét.[217]

A jogalkotást végző szervezetet illetően a fejlődő államok kezdeményezésével szemben a nyugati államok ellenvéleményüket fejezték ki. Arra hivatkoztak, hogy az UNCTAD szakmailag és technikailag nem elég felkészült az árutovábbításnak e speciális témáját érintő részletes kodifikációjára.[218] A jogalkotás menedzselésére ezért – a nemzetközi kereskedelmi jogra, ezen belül is a tengeri fuvarjogra szakosodott CMI-t és az ENSZ 1966-ban – egyébként magyar kezdeményezésre – megalakult szakosított szervezetét: a Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottságát (UNCITRAL) javasolták 1971-ben a munka összehangolására.[219]

A nyugati államok végül elérték, hogy az UNCITRAL átvállalta a jogalkotási reformot UNCTAD-tól. (A szabályozás tárgyának módosításában (kikötők *közötti* árufuvarozás) viszont már nem jártak sikerrel.) Az 1971-ben kezdődő tárgyalásokon megfogalmazást nyertek a Hague-Visby Szabályok felülvizsgálatának, és a 60-as években kialakult kereskedelmi gyakorlatnak fuvarozói és fuvaroztatói érdekek kiegyensúlyozását is célzó új szempontjai.[220]

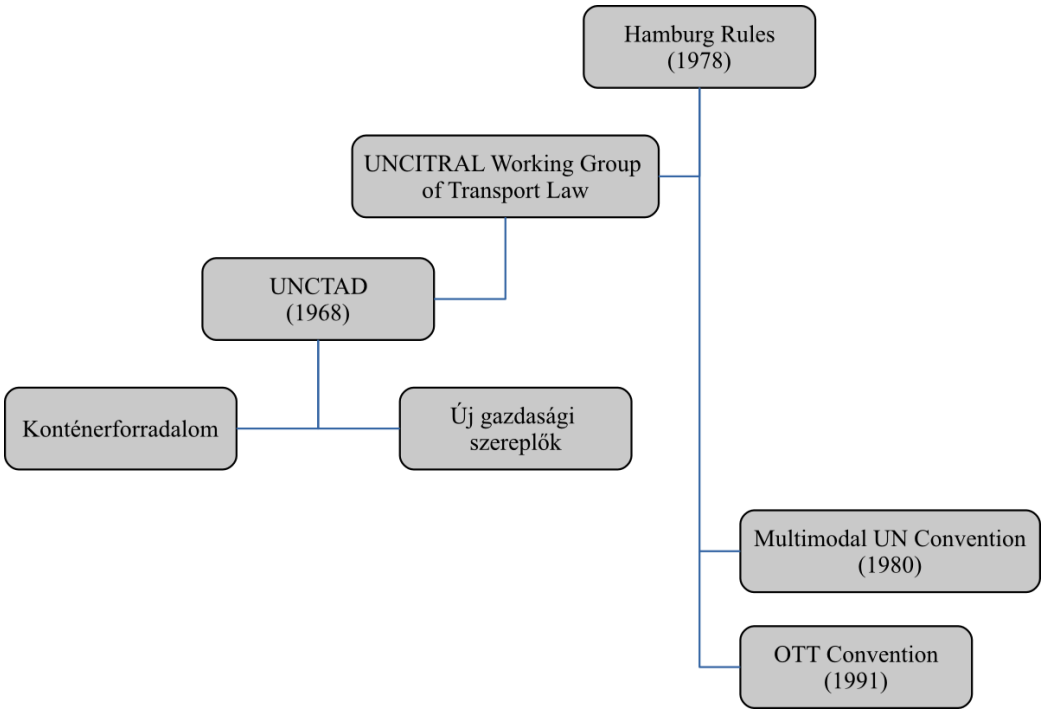
Ezek alapján az UNCITRAL az 1970-es évek elején elkezdte egy teljesen új szemléletű, a tengeri árufuvarozás egységes jogi kereteit megteremtő egyezmény-tervezet kidolgozását.[221]

---

[213] Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules) 3. pont., 22. o.
[214] Report by the UNCTAD secretariat. TD/B/C.4/315 (Part One)/Corr. 1. 11 February 1988. 10. o.
[215] A kereskedelmi adatoktól és a jogalkotási eljárástól függetlenül azonban Hamburg Rulesnak egyértelműen a fejlődő államok a legnagyobb nyertesei, ami a döntéshozatali eljárásban való részvételi lehetőségükből is következett. Az eljárást persze a háború utáni politikai és gazdasági fejlődés is formálta, nagyon sok kulcsfontosságú kérdés vonatkozásában alapvetően különbözött a Hágai Szabályok kodifikációs eljárásától.
[216] Joseph SWEENY: UNCITRAL and The Hamburg Rules -- The Risk Allocation Problem in Maritime Transport of Goods, 22 J. Mar. L. & Com. 523. o. (1991) 521. o. (https://ir.lawnet.fordham.edu/faculty_scholarship/819) (Megtekintve: 2019. június 13.)
[217] SWEENY: i.m., 523. o.
[218] SWEENY: i.m., 511. o.
[219] Report by the UNCTAD secretariat. TD/B/C.4/315 (Part One)/Corr. 1. 11 February 1988. 10-11. o.
[220] SWEENEY: i.m., 523-524. o.
[221] Report by the UNCTAD secretariat. TD/B/C.4/315 (Part One)/Corr. 1. 11 February 1988. 11. o.

A közel egy évtizednyi(!) rendkívül intenzív előkészítő munka után 1978-ra készült el a Hamburgi Egyezmény tervezete. Az összesen 58 ülésből álló érdekegyeztető tárgyalássorozatot 1978-ban Hamburgban tartották, mely a résztvevő 78 országból 68 állam támogatásával, ellenszavazat nélkül, s három tartózkodással zárult. Ekkor az ENSZ-nek 151 tagállama volt.[222]

A konvenciót 1978. március 31-én írták alá Hamburgban *„United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea"* címen, majd 1992. november 1-jén 20 országban hatályba is lépett.[223] Magyarország 1979-ben vált tagjává, majd 1984-ben ratifikálta az Egyezményt.[224] Az elegendő számú ratifikáció (34 csatlakozó állam) elérését követően 1992-ben hatályba is lépett. Tényleges gyakorlati szerepe azonban ma is korlátozott.



III-1. ábra A Hamburgi Egyezmény létrejöttének lépcsői (Készítette: K. V.)

1.3. A Konvenció szerkezete

A Konvenció komplex szabályozási struktúrába foglalja a tengeri árufuvarozás jogi relevanciájú kérdéseit: rögzíti a fuvarozó jogait és kötelezettségeit, a fuvarozó árukárért való felelősségét, sőt részletesen foglalkozik a késedelemből eredő kár tárgykörével is, valamint a fuvarozó veszélyes áruért fennálló felelősségét is egységes szabályokkal rendezi.

Jelentős újítást tartalmaz – a Hague-Visby Szabályokhoz képest – a fuvarozó által kiállítandó dokumentumokra vonatkozóan is: a bill of ladingre, más értékpapírokra, valamint értékpa-

[222] FARIA: i.m., 298. o.
[223] Barbados, Botswana, Burkina Faso, Chile, Egyiptom, Guinea, Kenya, Libanon, Lesotho, *Magyarország*, Malawi, Marokkó, Nigéria, *Románia*, Senegal, Sierra Leone, Tunézia, Tanzánia, Uganda, Zambia. 1994. augusztus 1-jétől pedig *Ausztria* és Kamerun is tagjává vált.
[224] Documents of Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the eetings of the Main Committees, 153. o.

pír funkcióval nem rendelkező dokumentumok kiállítására is egységes szabályokat kínál[225], sőt igényérvényesítési, joghatósági, bírósági eljárási kérdésköröket is szabályoz.

A Konvenció szerkezetileg hat, tartalmilag öt egységből, valamint a záró rendelkezésekből áll (26 cikk és 6 kiegészítő rendelkezés). Komplex fuvarjogi, de csak a tengeri árutovábbítási szakaszra koncentráló, új szabályozási szemléletben rendezi a vonalhajózáshoz kapcsolódó tradicionális magánjogi aspektusokat. Szóhasználatában és nyelvezetében egyértelműen szakít a Hague-Visby Szabályok angolszász gondolkodásmódjával.

A szabályozott tárgykörök a következők:

- értelmező rendelkezések (1. cikk) [226],
- az alkalmazási kör, valamint a Konvenció hatálya alól kivett életviszonyok (charter party) (2. cikk),
- a tengeri fuvarozói felelősség struktúrája (a fuvarozó felelősségének időbeli kerete; a fuvarozó felelősségének alapja, a felelősség mértéke, a fuvarozó más személyekért viselt felelőssége és a közreműködők felelőssége),
- a feladó kockázatviselésének keretei, [227]
- a hajóselismervény fajtái és tartalmi elemei,
- az igényérvényesítés tradicionális magánjogi elemei (fenntartás, elévülési idő, bírói út és a választottbírósági eljárás).

A Konvenció újszerű elemeit, azok itteni bővebb kifejtése nélkül a III-1. táblázat foglalja össze. Számos előremutató rendelkezést fogalmazott meg a Konvenció. Ugyanakkor nem teljes: számos kérdést hagyott nyitva, illetve keletkeztetett. Ezek feloldását szolgálták (volna) Multimodális-, valamint a Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció, amelyek kidolgozása ugyancsak az ENSZ szakosított szervezetéhez fűződik, s a Hamburgi Egyezmény előkészítésével párhuzamosan futó jogalkotási folyamatok termékei.

[225] MARTONYI (1978): i.m., 117-118. o.

[226] Az egyezmény első szerkezeti egysége (1. cikk) a könnyebb alkalmazhatóság, és a jogértelmezési viták elkerülése céljából részletes szabályozás tárgyává teszi a kereskedelmi hajózás alapjául szolgáló tengeri árufuvarozási szerződést *(„Contract of carriage by sea"),* az ennek alapjául szolgáló fuvarokmányt *(„Bill of lading"*), e szerkezeti elem (fogalom-meghatározások) szempontjából azonban legjelentősebb újítása azonban az, hogy – a sok tekintetben rokonnak tekinthető légifuvarozási alágazat nemzetközi szabályozása nyomán – a Varsói Egyezményben alkalmazott megközelítésben különválasztja a szerződéses fuvarozó *(„Carrier") és* a tényleges fuvarozó *(„Actual carrier")* tevékenységét (valamint a hozzá kapcsolódó fuvarozói felelősséget). Az eddigi szabályokhoz képest újításként jelenik meg az Áruküldemény *(„Goods")* eddigieknél jóval teljesebb meghatározása is.

[227] Hamburgi Egyezmény 4-5-6-7-8. és 10. cikk.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

III-1. táblázat A Hamburgi E. újszerű elemeinek összevetése a Brüsszeli E. tartalmi elemeivel (Készítette: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény
Területi hatály Kimenő kereskedelemi forgalom +Paramount záradék *Időbeli hatály* Az árunak a hajó fedélzetére rakásától a kirakásukig. (1. cikk e) pont)	*Területi hatály* Kimenő és bejövő kereskedelemi forgalom *Időbeli hatály* A fuvarozó birtoklási ideje alatt (4. cikk)
Hajóselismervény Az értékpapír funkcióval rendelkező hajóselismervényeket szabályozza	*Hajóselismervény* Megkülönbözteti az értékpapír funkcióval bíró és az azzal nem rendelkező fuvarokmányokat
Fuvarozó Hajótulajdonos vagy ”főbérlő” (Carrier)	*Fuvarozó* • Szerződéses fuvarozó („Contractual Carrier”) (1. cikk (1) bek.) • Közvetett fuvarozó („Actual Carrier”) (1. cikk (2) bek.) [228]
A fuvarozó főkötelezettségei • A tengerképesség és rakományképesség biztosítása (3. cikk (1) bek.) • Gondos árukezelés (3. cikk (2) bek.)	*A fuvarozó főkötelezettségei* • Az áru eljuttatása (1.cikk (6)), • Az áru kiszolgáltatása (5. cikk (2) bek.).
A fuvarozó felelőssége Kétágú felelősségi struktúra	*A fuvarozó felelőssége* Egységes generálklauzula
~~*Késedelem*~~	*Késedelem szabályozása*
Speciális veszélyforrások • Tűzkár, ha az nem a fuvarozó hibájából következett (kimentő bizonyítás). • Élet-és vagyonmentés vagy kísérlete.	*Speciális veszélyforrások* • Tűzkár a fuvarozó vétkes tevékenységéből. • Élőállat-fuvarozás. • Fedélzeten fuvarozás. • Élet- vagy vagyonmentést célzó tengeren tett *észszerű* intézkedés.
Speciális felelősségi formáció Navigációs hiba, mint mentességi ok	*Speciális felelősségi formációk* • Közreműködőért való felelősség szabályozása. • Feladói felelősség.
Elévülés 1 év	*Elévülés* 2 év
A kártérítés pénzneme Font Sterling Poincaré Frank	*A kártérítés pénzneme* SDR
~~*Alternatív vitarendezés*~~	*Alternatív vitarendezés* Választottbíróság
~~*Elektronikus aláírás*~~	*Elektronikus aláírás*
~~*Telekommunikáció*~~	*Telekommunikáció* • Telegram: távirat • Telex: vezetékes távírógép alkalmazása (1. cikk (8) bek.

[228] Rolf HERBER: The notion of „actual carrier” int he Guadalajara Convention and in Hamburg Rules.

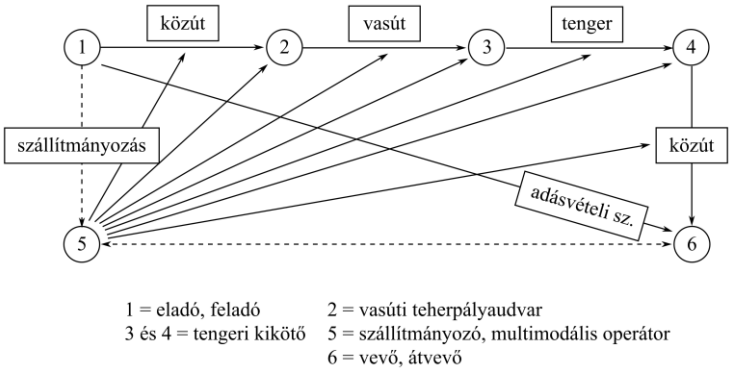
DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2. A Konvenció „szatellit" egyezményei

2.1. Multimodális ENSZ Konvenció

A Konvenció ugyan kiterjed a teljes tengeri árutovábbítási folyamatra, beleértve a kikötők tevékenységét is, azonban mégsem tekinthető komplex, a teljes életviszonysávot átfogó jogforrásnak.

Ennek oka, hogy a fejlődő államok gazdasági-politikai igényei mellett – a bemutatott – technikai, technológiai változások is jogi szabályozást igényeltek. Az egyik ilyen elem a *konténeres árufuvarozás*.[229] Ez technológiai alapját képezte a *multimodális árutovábbításnak*, vagyis annak a továbbítási módozatnak, amelynek révén lehetővé vált, hogy egyetlen fuvarozási szerződés hatálya alatt, viszont több fuvarozási ágazat szolgáltatása révén teljesüljön a fuvarügylet. Az áruküldemény a feladótól az átvevőnek történő kiszolgáltatásig viszont ugyanabban a fuvareszközben vagy konténerben maradhatott.



III-2. ábra A folyamat szereplőinek és kapcsolatrendszerük ábrázolása gráffal (Készítette: K. V.)

A multimodális árutovábbítás tehát azt az életviszony-sávot képezi le, amikor a fuvarozó az árutulajdonossal egyetlen szerződés kötésével, lényegében az egész árutovábbítási folyamatra felelősséget vállal. Ez fokozatosan alakította át a legnagyobb hajóstársaságok szolgáltatás kínálatát, a fuvareszközök kedvezőbb kihasználása révén a rakodás egyszerűsödött, a továbbítás mechanizmusa pedig felgyorsult.[230]

Mivel az új, globális rendszerek valamennyi elemét a Konvenció – a rendszerek kezdetleges volta miatt – még nem vonta szabályozásának körébe, viszont már ekkor felvetődött azok szabályozásának igénye, ezért a Konvenció megalkotásával párhuzamosan megkezdődött a multimodális árufuvarozás jogi aspektusait rendező globális rendszer kialakítása is.[231]

A jogszabály előkészítésnek az volt a célja, hogy olyan szabályozási környezetet teremtsen, ami alapján optimálisan tudnak működni a több továbbítási szakaszból felépülő árutovábbítási rendszerek. Vagyis:

[229] The economic and commercial implications of the entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention. TD/B/C.4/315 (Part II)/Corr. 1. 4 January 1990. 6. o.
[230] http://www.uni-miskolc.hu/~eujog/fuvar.htm (Megtekintve: 2019. június 1.)
[231] DRISCOLL – LARSEN: i. m, 196. o.

- a javak áramlásában materiálisan érdekelt fél (árutulajdonos, fuvaroztató) lehetőleg egy fuvarozóval egyetlen szerződés megkötése révén egyetlen jogviszonyt hozzon létre,
- az áruküldeményt egyetlen fuvarokmány kísérje végig a teljes útvonalon, valamint
- egységes felelősségi rendszer képezze le a felelősségi és kockázati viszonyokat.

Ezen szabályozási szempontok alapul vételével a szóbanforgó jogszabály előkészítését az UNCTAD kezdte.[232] Olyan komplex fuvarjogi szabályozást kívánt létrehozni, amely a multimodális fuvarozási szerződések sajátos magánjogi elemeit teszi a szabályozás tárgyává. Megfogalmazott célja egyrészt a fejlődő államok fuvarozóinak védelme, s a tradicionális fuvarozó nagyhatalmak multimodális fuvarozó cégeivel szembeni versenyhátrányok kiküszöbölése,[233] másrészt a sajátos technológiát megvalósító *komplex folyamat,* illetve annak egyes elemeinek részletes jogi szabályozása volt.

A tervezetet 1973 és 1979 között dolgozták ki kormányközi tárgyalások során. Az előkészületek lezárását követően két alkalommal tárgyalták az UNCTAD központjában, Genfben 1979-ben és 1980-ban.[234] Az utolsó konfencián véglegesítették a tervezetet, majd az ENSZ Nemzetközi Multimodális Árufuvarozási Egyezmény (a továbbiakban: MTO Konvenció)[235] néven fogadta el a Közgyűlés.

Az MTO Konvenció a kombinált fuvarozás szabályozására megszületett fontos kodifikációs kísérlet. Legjelentősebb hozadéka, hogy definiálta a „multimodális árufuvarozási operátor" (MTO) fogalmát, mint a multimodális rendszer üzemeltetőjét. A multimodális fuvarozást végző operátor felel a közvetett fuvarozók és a közreműködők tevékenységéért, vagyis *valamennyi fuvarozási alágazat szereplője tevékenységének kockázatát is vállalja*.[236] Az MTO Konvenció rendelkezései előírták az egyes fuvarozási alágazatok szabályai szerinti felelősségi szabályok és határértékek konkrét alkalmazását is, abban az esetben viszont, ha a kár bekövetkezésének helye nem azonosítható (lokalizálható), a MTO Konvenció szerinti felelősségi formula és standard érték lenne az irányadó.[237] (Felelősségi struktúrája sokban hasonlít a Konvenció felelősségi rendelkezéseire, ami természetes, mert megalkotásuk párhuzamosan, egyidőben történt.)

[232] DRISCOLL – LARSEN: i. m, 197. o.
[233] The economic and commercial implications of the entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention. TD/B/C.4/315 (Part II)/Corr. 1. 4 January 1990. 7. o.
[234] DRISCOLL – LARSEN: i. m, 198. o.
[235] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva, 24 May 1980.
[236] Multimodális ENSZ Konvenció 15. cikk: „Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own."
[237] Multimodális ENSZ Konvenció 18. cikk (1): „When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."; 19. cikk: „When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law."

Az MTO Konvenció megoldást kínált volna a szabályozási űr egy részének kitöltésére. Az MTO Konvenciót saját jogrendszerükbe átültető államok száma viszont messze elmaradt a hatályba lépéshez szükséges harminctól, 1981-től mindösszesen 6 nemzetállam[238] írta alá, majd 1998-tól 1991-ig további 11 ország ratifikálta vagy csatlakozott a jogforráshoz.[239] De még fontosabb, hogy kik *nem részesei* a szóbanforgó jogforrásnak: éppen a *világkereskedelem főszereplői*; mely tény gyakorlatilag reménytelenné teszi a jövőt tekintve is az MTO Konvenció hatályba lépését. Magyarország nem aláíró (csatlakozó) tagja az MTO Konvenciónak.

Ezért kimondható, hogy az MTO Konvenció nem adott közvetlenül alkalmazható megoldást a kombinált fuvarozás viszonyaira, *azonban hatására multimodális fuvarokmányok születtek.* Ezek közül a FIATA Multimodal B/L[240] a legszélesebb körben alkotott ilyen *fuvarozási* okmány. Az MTO Konvenció közvetlen hatása tehát mégis jelentősnek tekinthető.

2.2. A terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció: a tárolási és raktározási szerződések egységesítésének problémaköre

A komplex árufuvarozás elterjedésével egyidőben, az 1960-as években merült fel – az UNIDROIT munkaanyagaiban elsőként – a tárolási és raktározási szerződések egységesítésének problémaköre. Ez lényegében a Konvenció megalkotásának gondolatával egy időben történt.[241]

Ennek alapját a közlekedést-fuvarozást érintő újabb infrastrukturális változások adják: rohamos fejlődésnek indult a közúti és a vasúti infrastruktúra, s a konténer mint csomagolási egység alkalmazása révén tovább fokozódott az összetett árutovábbítás iránti kereslet. A legversenyképesebb vonalkonferenciák pedig fokozatosan bővíthették szolgáltatásaik kínálatát: *raktározó-kezelő üzemeket* is létesítettek.[242]

A kombinált árutovábbítás technikai-műszaki és szervezési struktúrájának kialakulásától kezdve ezért fokozottan kerültek előtérbe az árufuvarozás láncolatában a helyhez kötött tevékenységek, majd azok jogi aspektusai. (A „csomópontok” és a fizikai árufuvarozás kapcsolatrendszerét a III-2. ábra mutatja be.)

A komplex árutovábbítás folyamatában megkülönböztetendőek azok a műveletek, amelyek az áru földrajzi helyek közötti fuvarozását jelentik, illetve a helyhez kötött, csomóponti tevékenységek. Ezek természetesen a közúti, a vasúti (valamint a légifuvarozási) módozat esetében egyaránt jelen vannak, az alkalmazott technológia, a továbbítás közege és a térbeli távolság miatt a terminál tevékenységei, gyakorlati szerepe és a jogi szabályozása mégis elsősorban a kikötői

[238] Chile, Mexikó, Marokkó, Norvégia, Senegal, Venezuela.
[239] Burundi, Chile, Grúzia, Libanon, Libéria, Malawi, Mexikó, Marokkó, Ruanda, Senegal és Zambia. (L. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en)
[240] „Multimodal transport document" means a document which evidences a multi modal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.
[241] Donald HILL: Preliminary report ont he warehousing contract. Study XLIV – Doc. 2. UNIDROIT 1976. Rome, May, 1976., 11-12. o.
[242] FARIA: i. m., 303-304. o.

terminálokra modellezett. A tengeri fuvarozási módozat esetében ugyanis a terminál, s annak üzemeltetője (terminál operátor) tevékenysége nélkülözhetetlen.[243]

A *terminál operátor* a fuvarozási láncban a fuvarozók közötti kapcsot jelenti, akinek tevékenysége mellőzhetetlen a tengeri árutovábbítás során.[244] *A terminál (operátor) az a fuvarozótól eltérő személy, aki díjazás ellenében végzi az áru fuvarozás előtti, közbeni vagy utáni raktározását, vagy aki a szerződés alapján átveszi az árut a feladótól, a fuvarozótól, a szállítmányozótól vagy más személytől a címzett részére történő kiszolgáltatási kötelezettséggel.*[245] Tevékenysége során az áru továbbításával összefüggő, helyhez kötött, járulékos tevékenységeket végez: az áru ki-és berakását, raktározását, rakodását, elhelyezését és rögzítését.[246]

A csomópontokon, vagyis a terminálokon végzett tevékenység jogi szabályozása – nemzetközi relációban – nem volt egységes: különösen a felelősségi szabályokat illetően merültek fel nehézségek.[247] Ezen szolgáltatások, s főként a hozzá kapcsolódó felelősségi kérdések összehangolt szabályozását mindenekelőtt az indokolta, hogy jelentős megosztottság volt tapasztalható az egyes jogrendszerek között. [248]

Néhány állam jogrendszere alapján a terminál szigorú felelősséggel tartozik árukár bekövetkezése esetén, és csak bizonyos, szűk körű mentesítő körülmények fennállása esetén mentesülhet (objekív felelősség).[249] Más jogrendszerekben viszont akkor felel, amennyiben nem tanúsítja az elvárható gondosságot az áru kezelése során (szubjektív felelősség).[250]

Számos nemzeti szabályozás pedig kizárólag a felekre bízza a szolgáltatás minőségére, illetve a felelősségre vonatkozó szabályok meghatározását. Mivel ez esetben a felek a közöttük létrejövő szerződésben maguk szabályozhatják a szolgáltatók felelősségét is, egyes terminálok természetesen kihasználják ezt a szabadságot, és általános szerződési feltételekbe foglalják az áruért való felelősség jelentős korlátozását, esetenkénti kizárását. Néhány nemzeti szabályozás viszont – ezzel ellentétben – szűkre határolja a szolgáltatók felelősségkorlátozásra vonatkozó szabadságát.

A jellemző azonban az, hogy általában a szolgáltatók blanketták révén határozzák meg a szolgáltatás tárgyát, és a szolgáltató alkalmazottai vagy ügynökei tevékenységéért való felelősséget, a bizonyítási teher elosztását (melyet jellemzően a károsultra helyeznek), alacsony összegszerű felelősségkorlátozást alapítanak, illetve rövid elévülési időt kötnek ki. Az összegszerű fele-

[243] UNIDROIT 1977, Study XLIV – Doc. 3.
[244] Susan NIESSEN: A new era for terminal operators. European Transport Law., 2014. 25-30. o.
[245] A terminálüzemeltető felelősségéről szóló ENSZ Konvenció, 1. cikk (a) pont: "Operator of a transport terminal" (hereinafter referred to as "operator") means a person who, in the course of his business, undertakes to take in charge goods involved in international carriage in order to perform or to procure the performance of transport-related services with respect to the goods in an area under his control or in respect of which he has a right of 1 access or use. However, a person is not considered an operator whenever he is a carrier under applicable rules of law governing carriage;
[246] A terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció, 1. cikk (d) pont.
[247] HILL: i. m., 12. o.
[248] Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminal sin International Trade, 3. fejezet, 8. bekezdés
[249] U. o.
[250] U. o.

lősségkorlátozás gyakran annyira alacsony, hogy a legtöbb árufajtára a korlátozás szerinti felső határ is csak egy töredéke az aktuális kárnak[251].

Az ilyen széleskörű felelősségkorlátozás és a felelősség kizárása komoly aszimmetriát okoz. Elvi megalapozásból sem célszerű az elveszés vagy károsodás kockázatát a szolgáltatóról a rakomány tulajdonosára telepíteni: a szolgáltató ugyanis az, aki maga képes a legtöbbet tenni az áruk biztonsága érdekében; ezzel szemben a rakomány tulajdonosának csak korlátozott befolyásolási lehetősége van a károsodás vagy elveszés megelőzésére.

A felelősség kizárása vagy/és korlátozása – hosszabb távon – csökkenti a szolgáltatók motivációját is a tekintetben, hogy az áruk elveszésének vagy megsérülésének elkerülése érdekében e tevékenységeket fokozott figyelemmel kísérjék, illetve elvégezzék azokat. Ezen túl, a rakomány tulajdonosának csekély lehetősége van a kár eredetére vonatkozó információkhoz való hozzáférésre, s a szolgáltató felelősségének bizonyítására (receptum-helyzet).

Ezek a tényezők a terminál felelősségének részletes, és több szempontú szabályozását tették indokolttá. Az volt az egységes álláspont – a szakértői vélemények alapján –, hogy a *terminál felelősségét ugyanazon mérce szerint célszerű szabályozni, mint annak a fuvarozóét, akinek a tevékenységét a terminál elsősorban kiegészíti*: vagyis a tengeri fuvarozó felelősségi struktúrájával ésszerű harmonizálni.[252]

Ez alapján az UNIDROIT Kormányzótanácsa összeállított, és 1983-ban elfogadott – első lépcsőként – egy, a tárolási (bailment) és raktározási (warehousing) szerződésekre vonatkozó munkaanyagot. A tervezet célja az volt, hogy egy új egyezmény megalkotásával kitöltse a nemzetközi fuvarozás-szállítmányozás láncolatában meglévő szabályozási űrt[253], ami elsősorban a kikötők, a fuvarozáshoz-szállítmányozáshoz kapcsolódó raktározás, és egyéb szolgáltatások szabályozásának a hiányában mutatkozott meg.[254]

A raktározási szerződésre vonatkozó egységes joganyag előkészítése különösen nehéznek bizonyult a szóbanforgó témakörben kialakult gyakorlat és a nemzeti jogrendszerek közötti eltérések okán.[255] A nehézségek ellenére az UNIDROIT mégis napirendre tűzte a raktárak szerződéses helyzetével kapcsolatos egységes szabályok előkészítésének lehetőségét: ennek első lépcsőfoka tehát az UNIDROIT Kormányzótanácsa által 1983-ban elfogadott munkaanyag volt a tárolási és raktározási szerződésekre vonatkozóan.

A munkaanyag egy évvel később a terminál szolgáltatók felelősségéről szóló egyezmény előzetes tervezeteként került az UNCITRAL elé. Hosszú előkészítő munka eredményeként, egy sokoldalú nemzetközi konferencia keretében fogadta el végül Bécsben 1991. április 17-én a Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenciót (a továbbiakban: OTT Konvenció).[256] Az OTT Konvenciót eddig 9 állam írta alá, Magyarország nem részese. Az aláírási határidő leteltéig,

[251] U. o.
[252] U. o.
[253] Proposals, reports and other documents. B. Background to the draft convention ont he liability of operators of transport terminals in tnternational trade. Document A/CONF. 152/6.
[254] Beltran F. URENDA: The liability of the Transport Terminal Operator. (Doktori értekezés). 1989. 16. o.
[255] Az eltérések pedig nemcsak a tevékenység, hanem az alkalmazott felelősségi mérce tekintetében is fennálltak; amin túl jelentős intézmények pedig nem voltak definiálva: például a long-term vagy transit warehousing.
[256] United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade.

azaz 1992. április 30-ig a következő államok csatlakoztak: Franciaország, Mexikó, Fülöp-szigetek, Spanyolország és az Amerikai Egyesült Államok.[257]

Az OTT Konvenció nem komplex szabályozás, ahogyan a címe is utal rá. Kifejzetten a terminál üzemeltető felelősségét szabályozza a kiegyensúlyozott kockázatmegosztás érdekében. A OTT Konvenció alkalmazhatóságát segítő rendelkezéseket is életbe léptet, külön szabályozza:

- az alkalmazási terület,
- a fuvarokmányok kérdéskörét,
- valamint az értelmezését elősegítő rendelkezéseket is tartalmaz.

A terminál operátor felelősségét a Konvencóban kodifikált fuvarozói felelősségi formára alapították. (Ezt a formációt a későbbiekben kibontjuk.)

3. A Konvenció és a „szatellit" egyezmények felelősségi rendszere

A Konvenció és „szetellit" egyezményei szakítanak a Hague-Visby Szabályokban testet öltő, évezredes kereskedelmi gyakorlat mentén kicsiszolódott vegyes rendszerű, szubjektív és objektív elemekből álló *kétágú felelősségi struktúrával* és a *felelősség alóli kimentő okok kazuisztikus felsorolásával*. Ehelyett *egyetlen generálklauzulába* foglalják a fuvarozó és az operátor kártérítési felelősségének szabályait. A konvenciók felelősségi struktúrája azonban továbbra is objektív alapú: az árukár ténye önmagában megalapozza a fuvarozó (operátor) kártérítési felelősségét.

Jelentős újítás, hogy a fuvarozó felelőssége ahhoz az idősávhoz kötődik, amelyben ténylegesen birtokolja az áruküldeményt: felelőssége az áru átvételétől a kiszolgáltatásáig terjed, vagyis a kikötő területén is fennáll. A felelősség időbeli kerete a birtokás tényéhez kötődik az MTO és az OTT Konvencióban egyaránt.

Az új felelősségi struktúra működési elvét és összetevő elemeit a VII. és a XI.2. fejezetben részletesen kibontjuk.

A Konvenció és „szatellit" egyezményei felelősségi struktúrájának az alakzat szabályozása mellett – hasonlóan a megelőző jogforrásokhoz – ugyancsak részei az összegszerűen korlátozott kártérítés és az igényérvényesítés intézménye is. A konvenciók továbbfejlesztik a Hague-Visby Szabályok bizonyos rendelkezéseit, viszont új, modern szabályok is megjelennek az említett tárgykörökben. A konkrét szabályokat a VII. fejezetben tárgyaljuk.

[257] A Terminálok felelősségéről szóló konferenciát Bécsben, 1991. április 2-19. között tartották negyvennyolc állam részvételével, melyen az érdekelt kormányközi szervek és egyes nemzetközi nem-kormányközi szervek is képviseltették magukat. A konferencián megtárgyalták a javaslatot, beleértve azokat a nézőpontokat is, melyeket az UNCITRAL előkészítő munkája során már elfogadott vagy éppen ellenkezőleg, nem támogatott. A Konvenciónak Magyarország jelenleg nem részese, azonban a Ptk. hatályba lépése szükségessé teszi a korábbi Ptk.-ra épülő, közlekedési alágazatok szerinti szabályozás (kormányrendeletek) teljes revízióját. Így lehetőség kínálkozik arra, hogy a Konvenció által érintett életviszonyok belföldi szabályozására is sor kerüljön. Ez arra figyelemmel is halaszthatatlan, hogy a nemzetközi kollíziós magánjog közvetítése révén a magyar jog alkalmazása a nemzetközi gazdasági kapcsolatokban is gyakran felmerül.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

IV. fejezet
ROTTERDAM ANTE PORTAS, AVAGY A ROTTERDAMI EGYEZMÉNY ÉS A MULTIMODÁLIS TENGERI FUVARJOG

1. Új tendenciák a tengeri árufuvarozás gyakorlatában

1.1. A piaci környezet változásai

„A Konvenció hatályba lépése idején a technológiai, az informatikai és az ezzel együtt járó piaci változások révén a tengeri árufuvarozási üzletág ismét átalakulóban volt, sőt sok tekintetben egy egészen új iparággá nőtte ki magát."[258] A konténeres kereskedelem megőrizte jelentőségét azáltal, hogy jelentős mértékben leegyszerűsítette és gyorsította az árutovábbítás mechanizmusát, valamint biztonságosabbá válása révén csökkentette a dézsmálások számát, széles körben elterjedt, idővel pedig nélkülözhetetlenné vált.

Az olajkrízist követően a tengeri áruforgalom, igaz évente csak 1%-kal de ismét növekvő pályára állt. A folyamat a közlekedési-fuvarozási ipart is átalakította. A gazdaság és a nemzetközi kereskedelem fokozatosan erősödött: amíg az általános kereskedelmi forgalomban 4.790 millió tonna küldeményt továbbítottak 1996-ban, a következő időszakban – már egy évvel később – a kikötők közötti áruforgalom elérte a 723 millió tonnát.[259]

A számítógépes technika és a technológia robbanásszerű fejlődése és térhódítása révén a fuvarozók már nyomon követhették hajóik helyzetét és hatékonyabban szervezhették az útvonalakat. „A technológi fejlődés szükségessé tette a kikötői infrastruktúra modernizálását: megváltozott a kikötők szervezete és a munkamegosztás is. A ki-és berakodási műveleteket már nem feltétlenül munkásokkal végeztették, hanem helyette darukat építettek és telepítettek a kereskedelmi hajókra és a szárazföldre egyaránt. A tengeri hajók nagyságát ekkorra már csak a Panamacsatorna gátjai korlátozták. A felgyorsult és modernizálódott technológia lehetőséget biztosított a logisztikai szolgáltatások „just in time" jellegű teljesítésére belföldön és nemzetközi viszonylatban is."[260]

A nagy tengeri fuvarozó társaságok fokozatosan váltak intermodális üzemeltetőkké. Érdekeltséget szereztek a raktározásban, fuvareszközeikkel pedig szárazföldi árutovábbítást is végezhettek. Ez alapját képezte a háztól-házig árutovábbítási láncok kialakulásának, melynek során az árufelvételtől a kiszolgáltatásig a komplett hálózatot egyetlen társaság tartja kézben. A vonal-

[258] FARIA: i. m., 303. o.
[259] FARIA: i. m., 303. o.
[260] FAIRA: i. m., 304. o.

hajózási társaságok tehát már közúton, vasúton és folyami szakaszokon is végeztek árutovábbítást, melynek révén *komplex kereskedelmi ügynökökké* váltak.[261]

Ez a tendencia az iparilag egyébként is fejlett államok pozícióját erősítette, a fejlődő államok gazdaságát pedig éppen ellenkezőleg, nagy kihívások elé állította. Utóbbiak – mint bemutattuk – saját kereskedelmi flotta kiépítésével megpróbáltak betörni és érvényesülni a piacon. Ameddig viszont ennek az infrastrukturális megalapozásán dolgoztak, a tradicionális tengeri nagyhatalmak további behozhatatlan előnyre tettek szert: a vezető fuvarozók többsége versenyelőnyük, és jó anyagi pozíciójuk kihasználása révén bevételeiket más üzletágakba csoportosították (pl. szárazföldi fuvarozás, terminál üzemeltetés, szállítmányozás).[262]

Mivel a fejlődő államok viszont döntő részben devizahitelből fedezték a korábbi években megvalósult kikötői infrastruktúra-fejlesztést és a kereskedelmi flották kiépítését, az ekkor kialakult versenyhelyzet ezen államok további gyengülését eredményezte.[263] Emiatt olyan mértékben romlottak a gazdasági körülmények, hogy a fejlesztéseknek vége szakadt.[264] A hitelvisszafizetések elmaradását kiigazítási programokkal, pénzügyi megszorításokkal és a kiadások mérséklésével próbálták orvosolni, ami végül további fizetési elmaradásokat és átütemezéseket vont maga után.[265]

A gazdasági-fizetési problémák következtében rendkívül elavult a kikötői infrastruktúra a harmadik világ számos államában, sőt már a nélkülözhetetlen beruházásokat sem tudták finanszírozni.[266] A fuvarköltségek ezért magasabbak lettek, ami tovább fokozta a fejlődő államok lemaradását a világgazdaság ezredforduló után kialakuló kereskedelmi tendenciákban való részvételi lehetőségétől: a „door to door" (háztól-házig) szolgáltatás kínálattól.

A piaci verseny ezen változásai ismét halaszthatatlanná tették az évtizedek során többször vitatott és sorra visszatérő kérdéskörök átgondolását. Így a jogi szabályozás továbbfejlesztése is napirendre került. A tárgyalások menetében és azok eredményében viszont ekkor már a globalizáció szempontjai bírtak túlsúllyal.

1.2. Godot-ra várva

A jogegységesítést sürgető igen jelentős tényező volt ekkor a *multimodális fuvarügyletek* számának fokozódása. Mint bemutattuk, a Hague-Visby Szabályok és a Konvenció nem alkalmazhatóak az összetett árutovábbítás folyamatára annak ellenére, hogy az 1980-as évektől meghatározó szerepet játszó konténerfuvarozás révén ez az árutovábbítási módozat vált uralkodóvá az ezredforduló körüli időszakra.[267] Ismertettük azt is, hogy az egy fuvarozási szerződés és egy fuvarlevél hatálya alatt, valamint egységes felelősségi konstrukcióban lebonyolódó multimodális fuvarügyletek szabályozására a MTO Konvenció révén történt egy kodifikációs kísérlet. Ez viszont

[261] FARIA: i. m., 304. o.
[262] FARIA: i. m., 306. o.
[263] FARIA: i. m., 305-306. o.
[264] FARIA: i. m., 305-306. o.
[265] FARIA: i. m., 305-306. o.
[266] FARIA: i. m., 305-306. o.
[267] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 59.o.

nem lépett hatályba. Csekély elfogadottsági aránya miatt az ezredfordulóra sem jött létre ezért olyan szabályozási környezet, ami az összetett árutovábbítás jogi relevanciájú kérdéseit egységesítette volna. E helyett a multimodális árufuvarozás a különböző alágazatokat szabályozó jogforrások együttes alkalmazása révén vált szabályozottá. A Visby Protokollnak és a Konvenciónak is vannak ugyan olyan elemei, amelyek a konténerfuvarozással kapcsolatosak, ezek viszont háztólházig viszonylatban nem igazán alkalmazhatóak.[268]

Amellett pedig, hogy a Ro-Ro (roll on és roll off)[269] rendszerű közúti-tengeri (vagy folyami) kombinált árufuvarozás lehetősége a kereskedelmi hajózás struktúráját jelentősen átalakította, a rohamosan növekvő gazdasági igények és az informatika fokozatos elterjedése révén lehetővé vált a tengeri kereskedelem számítástechnikai infrastruktúrájának megalapozása is.[270] Ez tovább gyorsította a gazdasági folyamatokat, s olyan új kérdésköröket hozott a felszínre, amelyek eddig nem képezték szabályozás tárgyát a fuvarjogi tárgyú jogszabályokban.

A folyamat – mint bemutattuk – a vonaljáratokat üzemeltető legnagyobb hajóstársaságoknak kedvezett. Szolgáltatáskínálatuk kiterjesztésével terminálokat létesíthettek és működtethettek, multimodális fuvarozást szervezhettek, sőt egyes esetekben a szárazföldi szakaszon is fuvarozói tevékenységeket láthattak el saját vagy bérelt fuvareszközzel. A terminálok szolgáltatásaikat viszont továbbra is a nemzeti jogrendszerek vagy a konkrét szerződések hatálya alatt nyújthatták.

A folyamat eredményeként sok esetben a vonalhajózási szolgáltatást végző hajóskonferenciák – természetesen a fuvarozási szerződés keretei között – akár a komplex árutovábbítási láncot is végigkísérték az áru felvételétől a kiszolgáltatásig, melyben az ún. tengeri fuvarozási ügynök (maritime agent) a szárazföldi (közúti, vasút, folyami vagy csatornán történő) árutovábbítási viszonylatban is meghatározó szerepet töltött be. Ez a jelenség pedig azt a kereskedelmi igényt fogalmazta meg, hogy az ún. multimodal carrier (multimodális fuvarozó) és az ún. ocean carrier (tengeri fuvarozó) helyett a komplex árutovábbítási ügylet lebonyolítása csupán egy „commercial agent" („kereskedelmi ügynök") feladatkörébe tartozzon, és egységes jogszabályi környezet definiálja az árutovábbítással kapcsolatos tevékenységét és felelősségének határait.[271]

Olyan szabályozási környezet kialakítása vált ezen tendenciák alapján szükségessé, amely képes a logisztikai folyamatok előállítástól-felhasználásig felmerülő kihívásait megfelelően kezelni. A legmodernebb logisztikai folyamatokban ugyanis már nem szakaszosan kapcsolódnak egymáshoz a különféle alágazatok és az árutovábbítással összefüggő szolgáltatásokat végző terminálok tevékenységei, hanem ezek teljes egységet alkotnak. Ez azt jelenti, hogy a tel-

[268] Hague-Visby Rules 2. cikk, Hamburg Rules 2. cikk.
[269] A Ro-Ro (Roll on - Roll off) rendszerű közúti-vízi kombinált árufuvarozás lényege, hogy a közúti járművek - megfelelően kiépített rakodókon át saját kerekein felgördülnek a vízi járművek (kompok, uszályok, hajók) rakfelületére, illetve a vízi továbbítási út végpontján hasonló módon legördülnek azokról. A rendszer előnye, hogy bármilyen közúti jármű szállítható ilyen módon, valamint, hogy a fel- és lehajtás egyszerű és gyors művelet. A kompokat, komphajókat elsősorban az átkelőforgalom lebonyolítására használják. Gyakran vegyes funkciójúak, személy- és áruszállító közúti járműveket egyaránt fuvaroznak, de vannak olyan tengeri komphajók is, melyek vasúti szerelvények továbbítására is alkalmasak.
[270] FARIA: i.m., 309. o.
[271] FARIA: i. m., 304. o.

jes áramlási folyamat valamennyi eleme (csomagolás, raktározás, fuvarozás, átrakás, kikötői szolgáltatás stb.) egységesített felelősségi rendszer keretén belül teljesül, sőt a fuvarozási, valamint a szóbanforgó fuvarozási melléktevékenységek mellett a termelői, forgalmazói, felhasználási folyamatok egyes elemeit (pl. a rendelésfelvételt, ügyfélszolgálatot, pénzforgalmi tevékenységeket, termelési részfolyamatokat, igényérvényesítést stb.) is egy operátor végzi.

A legújabb kereskedelmi tendenciák alapján igény mutatkozik arra is, hogy a multimodális és egyéb logisztikai szolgáltatások kézbentartásán túl az egységes folyamat része legyen a szállítmányozási tevékenység[272] is. Ez azt jelenti, hogy minden szolgáltatást, ami az áru fuvarozásával, gyűjtésével, raktározásával, mozgatásával, csomagolásával és terítésével, ideértve az ezekkel összefüggő közreműködést és tanácsadást is, valamint a vám-és adóügyekben, illetőleg az árunyilatkozattal, a szállítmánybiztosítással, az áru értékének megfizetésével, valamint az áruval kapcsolatos okmányok beszerzésével összefüggésben kifejtett közreműködés is a komplex folyamat részévé válik.

Ezek megfelelő kezelése érdekében szükségessé vált egy olyan jogszabály megalkotása, ami képes a sok szereplő tevékenységét egymáshoz illeszteni, ezáltal pedig az árutovábbítás minden szegmensét átfogni.[273] A logisztikai hálózatot, a szereplők kapcsolatrendszerét és szolgáltatásait, különös figyelemmel a háztól-házig fuvarügyletekre a következő ábra szemlélteti:



IV-1. ábra A háztól-házig árutovábbítás struktúrája (Forrás: Yousen Logistics [Hungary] Introduction)

Negyedik ipari forradalomként az informatika a társadalom és a gazdaság minden területét átrajzolta. Jelentős tényező tehát (a globalizáció termékének számító) informatikai alapú kereskedelmi viszonyok robbanásszerű elterjedése: az *elektronikus kereskedelem* és az azzal bevezetett számos technológiai újdonság. Ezáltal olyan technológiai fejlődés bontakozott ki, amely lehetővé teszi a digitalizációt, a szerződéses kapcsolatok elektronikus úton való lebonyolítását, az elektronikus fuvarokmányok és egyéb kísérő okmányok alkalmazását, sőt a legmodernebb technológiák révén a felhő-információk, adatbázisok stb. alkalmazását is az árufuvarozás területén.

[272] BARTA – FAZEKAS – HARSÁNYI – KOVÁCS – MISKOLCZI-UJVÁRINÉ: Kereskedelmi szerződések. Novotni Alapítvány a Magánjog Fejlesztéséért, 2009., 166. o.
[273] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 3-4. o.

Ez a folyamat nemcsak a konténeres kereskedelem fogalmát, hanem az egész tengeri fuvarozási iparágat újraaértelmezi, és új szabályozási kérdéseket vet fel. Ez elsősorban az elektronikus kereskedelem jogi aspektusait és a hozzá kapcsolódó, árutovábbítást segítő digitális technológiák alkalmazási feltételeit, annak jogi kereteit érinti.

A kérdéskör jelentőségét hangsúlyozza az UNCITRAL 1996-ban elfogadott mintaszabályzata is, az *Elektornikus kereskedelemről szóló Modelltörvény*.[274] A soft law célja az elektronikus úton folytatott üzletvitel alapjainak megteremtése,[275] valamint egy komplex jogszabályi háttér kialakítása a kiszámítható és nyomonkövethető elektornikus adásvételi(-kereskedelmi) ügyletek zökkenőmentes lebonyolítására, valamint az új igényeknek is megfelelő, informatikai alapon működő üzleti-árutovábbítási tevékenységekre. A Modelltörvényt az államok többsége ugyan még nem építette be saját jogrendszerébe[276], mégis vitathatatlan előnyére szolgál, hogy az elektronikus kereskedelem alapfogalmainak kodifikálása, valamint a papír alapú és a digitális adatgyűjtők közötti egyenértékűség megteremtése révén alapját képezte az ezredfordulón elkezdődő új, komplex fuvarjogi szabályozás kidolgozásának.

Ez bizonyítja azt is, hogy az árufuvarozás olyan kiemelt terület, ahol az elektronikus kommunikáció fokozottan érvényesül.[277] Már a kétezres évek elején gyakorlati problémákat okozott az elektronikus árukövetés és adásvételi tranzakciók lebonyolítására is alkalmas elektronikus adatgyűjtők alkalmazása, hiszen eddig a témakör egyáltalán nem képezte szabályozás tárgyát.[278] Az Egyezmény, a Hague-Visby Szabályok és a Konvenció (sőt a hatályba nem lépett MTO és az OTT Kovenciók is) csak a hagyományos úton kiállított hajóselismervényre vagy az ahhoz hasonló fuvarokmányokra alkalmazhatók.[279]

A „just in time" jellegű komplex árutovábbítási szolgáltatások növekvő tendenciája, a fuvarozási, kereskedelmi, ügyintézői és a logisztikai hálózathoz kapcsolódó egyéb tevékenységeket ellátó új szereplők belépése, valamint az elektronikus kommunikáció és kereskedelem, a digitális technológiák alkalmazásának a lehetőségei az árukövetésben és bizonyos logisztikai műveletek végrehajtásában, már szinte egy technológiai folyamattá változtatja az árutovábbítást, amit korábban emberek végeztek.

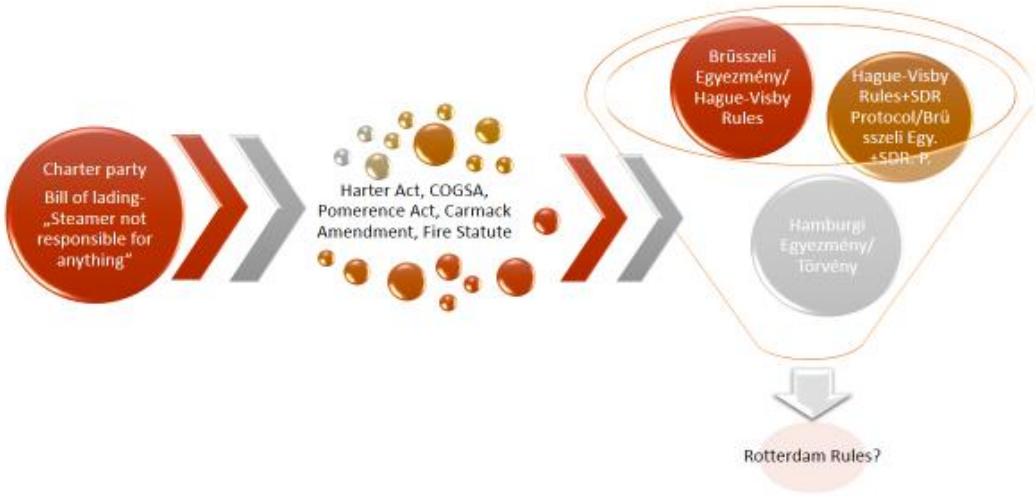
Ezek a tendenciák pedig megteremtették a multimodális árufuvarozás uralkodó árutovábbítási módozattá válásának az alapjait, sőt a nemzetközi fuvarozás ma már elképzelhetetlen lenne e közlekedési-fuvarozási szolgáltatás nélkül.

A világgazdaság és a technológiai fejlődés ezért a tengeri fuvarjog újraszabályozásának Godot-jára várakozott.

---

[274] UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996).
[275] VEREBICS János: Elektronikus gazdasági kapcsolatok joga. HVG-ORAC Budapest 2001. 80. o.
[276] Az Elektronikus kereskedelemről szóló modelltörvény elfogadási arányszámai: https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce/status
[277] Guide to Enactment of the UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996), 19. o.
[278] STURLEY – FUJITA – ZIEL: i.m. 203-204. o.
[279] A Hamburgi Egyezmény a fuvarokmányok különböző típusának definiálása révén modernebb szabályokat fektetett le, a technológiai fejletlenség okán az elektronikus bill of ladingre még nem terjed ki szabályozása.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004



IV-2. ábra: A különböző (nemzeti, regionális, nemzetközi szintű) fuvarjogi tárgyú konvenciók alkalmazásának sokszínűsége (Készítette: K. V.)

2. Az új kódex megszületése

2.1. A CMI újra színrelép

A 20. század második felében sorra kudarcot vallott – az előző fejezetben kifejtett – kodifikációs kísérletek jól tükrözik, hogy az egységes jogszabályi környezet kialakítását sem a hatályban lévő nemzetközi konvenciók, sem módosításaik nem segítették elő, hanem éppen ellenkezőleg, hátráltatták a korszerű igényeknek is megfelelő, hézagpótló szabályozási struktúra létrejöttét. Nyilvánvalóvá vált, hogy a Konvenció sok pozitív hozadéka ellenére sem hozott fordulópontot a fejlődő országok számára, különösen a felelősségi struktúra átalakítása tekintetében.

Az ezredfordulóval rohamos fejlődésnek indult új típusú kereskedelem fokozódó intenzitása okán ugyanis (de politikai okoból is) egyre sürgetőbb, világgazdaságot érintő kérdés lett a tengeri fuvarozás új jogi kereteinek a megteremtése. Az elvarratlan szálakra tekintettel nem tehette meg a CMI, hogy ne foglalkozzon újra egy komplex szabályozás kérdéskörével.[280]

A CMI előkészítő munkája 1988-ig vezet vissza, amikor a szervezet – *az Egyezmény kidolgozása után* – újra maga vette kézbe az új szabályozás előkészítését, sorra véve azokat az indokokat és gyakorlati jellegű érveket, melyek a komplex, globális árutovábbítási láncok kialakulásának sajátosságait[281] is figyelembe veszik. Ennek eredményeként a Hague-Visby Szabályok

[280] Francesco BERLINGERI: The history of the Rotterdam Rules. In.: Meltem Deniz GÜNER-ÖZBEK (szerk.): The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea. Springer – Verlag Berlin Heidelberg, 2011., 2. o.

[281] Mely egyaránt érinti az áruféleségek azonosításának, tartalma megismerésének lehetőségét (pontosabban annak korlátait), a továbbítás monoton, egyedi sajátosságokat nélkülöző jellegét is.

alkalmazása kapcsán felmerült gyakorlati jellegű problémák – globális szabályozás céljával – további átfogó konzultáció tárgyává váltak.[282]

A szervezet tevékenységét az alapozta meg, hogy kellő mennyiségű gyakorlati tapasztalat birtokában volt a korábban megalkotott konvenciók világpiaci szerepét és azok jogi értelmezését illetően, de azon problémák vonatkozásában is, amelyekre a hatályban lévő jogszabályok egyáltalán nem, illetve csak részleges megoldást kínálnak, vagy éppen ellenkezőleg, feltételeikkel nem teremtenek széles körben elfogadható körülményeket. Ennek eredményeként olyan komplex szabályozás vízióját vázolta fel, ami nemcsak a kikötők közötti teherfuvarozás jogi kérdéseinek modernizálására és uniformizálására korlátozódik, hanem a tengeri fuvarozáshoz szorosan kapcsolódó terminálszolgáltatásokat is szabályozza.[283]

A CMI a feszültségek oldása céljából (1990-ben) hívta össze azt a konferenciasorozatot Párizsban, amely sorra vette a – korábban már megfogalmazott – több részletre kiterjedő, komplex, sőt globális érdekköröknek is megfelelő revízió lehetőségét. A nemzetközi szintű szabályozás igényével 1994-ben munkacsoportot állítottak fel azzal a céllal, hogy feltárják a különböző jogrendszerek közötti gyakorlati jellegű problémákat, s konkrét feladatként fogalmazták meg a nemzetközi fuvarjogi jogviszony szereplőinek, és az árutovábbítás alapját képező szerződések és fuvarokmányok definiálását. Emellett – az addig csak hézagosan szabályozott – fedélzeti rakomány kezelésére-fuvarozásra is hiánypótló szabályok megalkotását javasolták.[284]

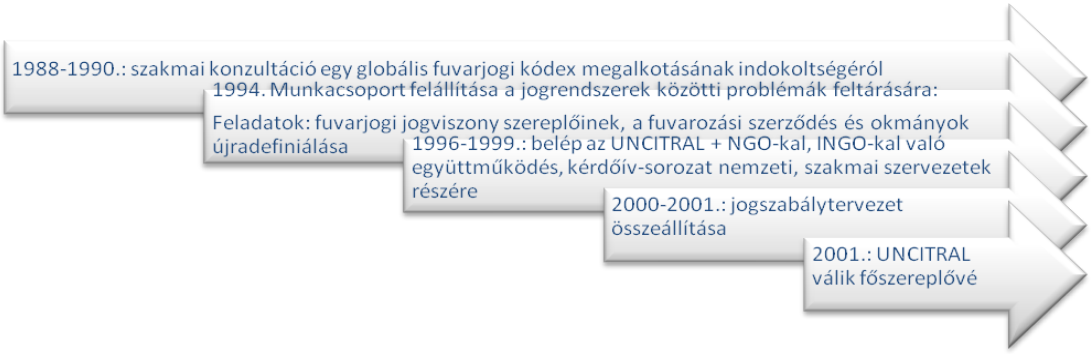
A CMI munkájában az UNCITRAL (1996-os) – több kormányközi szervvel (NGO és INGO) együttműködésben történő – belépése hozott fordulatot.[285] Az egyre több szereplő – zömében érdekképviselet – bevonásával végzett munka elsősorban a joghézagok feltárására irányult, a jogalkotás előkészítő szakaszában azonban a CMI mindvégig megőrizte vezető szerepét. A konkrét javaslattételi (jogalkotási) munka a Vezető Tanács[286] színre lépésével kezdődött, s 1999 májusában *kérdőív-sorozatot bocsátottak ki különböző nemzeti, szakmai szervezetek részére, s ez alapján beérkezett válaszokat kielemezve és megtárgyalva készítették elő tervezetüket.*[287] Sorra vették a tengeri árufuvarozás körében szabályozandó témaköröket, s a szervezet Nemzetközi Munkabizottságával történő együttműködésben – összesen négy alkalommal megtartott ülésen – dolgozták ki és véglegesítették a javaslatokat.[288] *A fuvarozói felelősség kérdésköre eredetileg nem szerepelt (újra) szabályozandó kérdésként, később azonban nyilvánvalóvá vált, hogy elkerülhetetlen e kérdéskör komplex szabályozása is.*[289]

[282] Prof. D Rhidian THOMAS (szerk.): A new convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules, Lawtext Publishing Limited, 2009., 9-11. o.
[283] Rotterdami Egyezmény 1. cikk 7. pont.
[284] BERLINGERI (2011): i. m. 2. o. In.: Meltem Deniz GÜNER-ÖZBEK (szerk.): i. m.
[285] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i.m., 14.o.
[286] Executive Council
[287] BERLINGERI (2011): i. m. 3. o. In.: Meltem Deniz GÜNER-ÖZBEK (szerk.): i. m.
[288] STURLEY-FUJITA-ZIEL (2010): 15.o.
[289] A 2001-ben az UNCITRAL titkársága részére megküldött munkaanyagban már benne voltak a felelősségi kérdések is.

Az egyeztető konferenciasorozat és a szakmai vélemények rávilágítottak[290] ugyanis arra, hogy a *Konvencióban* kidolgozott új fuvarozói felelősségi struktúra egyáltalán nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, ezért a felelősség időbeli kereteit, a felelősség alóli kimentési okok és a felelősségkorlátozás rendszerét a korábban már alkalmazott tradicionális szabályok (Egyezmény) figyelembevételével kell újra rendezni: visszatérni az elhagyott „hajóútra".

Miután megállapodás született a szabályozandó kérdésekről, a CMI Nemzetközi Albizottsága 2000 januárjában, áprilisában, júliusában és októberében is ülést hívott össze, majd 2001 decemberére alkotta meg azt a jogszabálytervezetet, amelyben a hagyományokhoz való visszatérés mellett újításként fogalmazódott meg az un. deviációs záradék, a fuvarozói késedelem és az árukárok új szabályozásának gondolata is.[291]

A CMI 2001 novemberében fejezte be az előkészítő munkát, s még ez év decemberében – finanszírozási és politikai okok miatt is – átadta az UNCITRAL részére a jogalkotási munka folytatását.[292]



IV-3. ábra A CMI kereteiben folyó kodifikáció szakaszai (Készítette: K. V.)

2.2. Az UNCITRAL főszereplővé válik

Az előzőekben bemutatott tendenciák – az érdekelt gazdasági szereplők és érdekképviseletek aktív közreműködésével – intenzív és újszerű gondolatokat is napirendre tűző jogalkotási tevékenységgel folytatódtak.[293] Már az előkészületek során világossá vált ugyanis, hogy a tengeri kereskedelmi hajózás egyediségét fokozatosan elvesztő szolgáltatássá válásának részbeni kezelésére már korábban (a 19. században) kialakultak védekező mechanizmusok (tradicionális úton kiállított bill of lading). Az informatika rohamos fejlődése, és az e-commerce térhódítása révén viszont a tengeri kereskedelmi hajózásban is konkrét igény fogalmazódott meg az elektronikus

[290] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m. 15.o.
[291] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m. 15.o.
[292] Francesco BERLINGERI: General Introduction. In: Alexander von ZIEGLER-Johan SCHELIN-Stefano ZUNAREIILI (szerk): The Rotterdam Rules 2008. Wolters Kluwe, Law&Business, Great Britain, 2010., 2. o.
[293] A CMI és az UNCITRAL közötti együttműködés az 1996-os ülés után kezdődött a következő évben. Például a megbeszélést 2000-ben szervezték a CMI-val közösen. Konkrétan megnevezték azokat a témaköröket, amelyekben jogegységesítést kellett kezdeményezni: a multimodális fuvarozás és az elektronikus kereskedelem.

árukövetésre, az elektronikus adattovábbításra, valamint az elektronikus fuvarozási okiratok rendszeresítésén túl ezek szabályozására is.[294]

A tengeri kereskedelmi hajózásra is markáns befolyást gyakorló elektronikus kereskedelem és elektronikus adatcsere témakörében az UNCITRAL – már a CMI-vel kezdődött együttműködés előtt – (1994 óta) folytatott kutatási és jogszabály előkészítési– alkotási tevékenységeket, amelynek eredményeként 1996-ban elfogadták – a fent bemutatott – *Elektronikus Kereskedelmről szóló Modelltörvényt*.[295]

Az UNCITRAL munkájának kiindulópontját a soft law egyes tartalmi elemei képezték. A jogalkotás centrumában az elektronikus adatátviteli üzenetek joghatásának szabályozása, az elektronikus üzletvitel jogszabályi alapjainak megteremtése,[296] s ezáltal a megbízható és kiszámítható elektronikus kereskedelmi mechanizmus kereteinek a felépítése volt. A jogalkotási munkát – a korábbi hiányosságok és kodifikációs kudarcok ellensúlyozása okán – a komplex overseas árutovábbítási viszonylatban egyre népszerűbbé váló kombinált fuvarügyletek, és az annak alapját képező szerződésekből eredő jogviták is egyre sürgetőbbé tették.[297] A globalizációval új trendeket öltő adásvételi jogviszony a tengeri-külkereskedelmi hajózást is némiképp átformálta, melynek eredményeként a legnagyobb hajóstársaságok megnövekedett, gyakran az árutovábbítás egész láncolatára kiterjedő szolgáltatáskínálattal bocsátották ki multimodal bill of lading formuláikat[298], ami ráadásul – raktárak létesítése, szállítmányozóik révén multimodális fuvarügyletek szervezése révén – terminálszolgáltatásokkal és fuvarozói tevékenységekkel is kiegészült.[299]

Az UNCITRAL Titkársága elsőként azt vizsgálta meg, hogy az aktuális kereskedelmi gyakorlat tükrében mennyiben lehet számításba venni a már meglévő tengeri árufuvarozási tárgyú konvenciók megoldásait; de a korábban szabályozatlan, kereskedelmi hajózással összefüggő gyakorlati kérdéseket is feltárta. Az előkészületek során első kérdésként merült fel, hogy a revíziót a Hague-Visby Szabályok vagy a Konvenció szövegének megújításával, avagy éppen ellenkezőleg, egy teljesen új jogszabály kidolgozásával valósítsák-e meg.[300]

A kérdés eldöntése – és természetesen a széles körű, valamint gyakorlati szemléletű, komplex szabályozási struktúra kialakítása érdekében – az UNCITRAL széleskörű tárgyalásokat kezdeményezett a legfontosabb nemzetközi szervezetekkel: tevékenységében aktív közreműkö-

[294] Stuart BBEARE: The Rotterdam Rules – Some Controversies. Ld. http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Rotterdam%20Rules%20Some%20controversies%20paper%20-%20S.Beare.doc.
[295] Model Law on Electronic Commerce
[296] VEREBICS (2001): i.m., 80. o.
[297] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 16. o.
[298] Combined transport bill of lading kiállítására kerül sor, ha a tengeri szakaszon túl egy másik közlekedési alágazat közbeiktatására kerül sor. Ennek a szállítmányozók által alkalmazott megfelelője a multimodális bill of lading fogalma.
[299] Az UNCITRAL – a CMI korábbi jogszabályelőkészítő munkájára támaszkodva – korán felismerte tehát, hogy az új típusú liner service sok esetben olyan széles körű szolgáltatást kínál, mely lényegében teljes overseas kiszolgálásnak felel meg. A hajóstársaságok ilyen irányú elmozdulásából az UNCITRAL arra a következtetésre jutott, hogy a jelenlegi világpiaci trendekhez igazítva a – a kikötők közötti/szakaszok közötti unimodális fuvarozási szerződések ideje lejárt, s kombinált fuvarozás nélkül ma már elképzelhetetlen a korszerű árutovábbítás.
[300] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 16.o.

dőként továbbra is részt vett a CMI, de bevonta az érdekelt gazdasági szereplőket és érdekképviseleteiket is. Így a ICC[301], az IUMI[302], a FIATA[303], az ISC[304] és az IAPH[305] is javaslattevőkként vehettek részt az UNCITRAL jogszabály-előkészítő tevékenységében.

A szakmai szervezetekkel való további konzultációk eredményeként az UNCITRAL azt a döntést hozta, hogy olyan komplex szabályozási pályára kell állítani a tengeri árutovábbítás rendszerét, melyben vitathatatlanul tükröződnek a Hague-Visby Szabályok bevált elemeiként számon tartott fuvarozói felelősséggel és főkötelezettségekkel kapcsolatos rendelkezései, de az új trendeket hozó modernebb kereskedelmi gyakorlatra épülő Konvenció egyes, sőt a további, „elvetélt" szabályozási kísérletek rendelkezései is épüljenek be a jogforrásba.[306]

A Munkacsoport elsőként a tervezettel kapcsolatos legáltalánosabb kérdéskört, azaz a szabályozás tárgyát vitatta meg. Kérdésként merült fel ugyanis, hogy indokolt lehet-e egy átfogó, új jogszabály kidolgozása a door to door viszonylatú – de mégis a tengeri szakaszra koncentráló – árufuvarozás láncszerű struktúrájában való összhang megteremtésére. Vagy pedig az eddigi tendenciát követve elegendő lehet-e csupán a szakaszok közötti (kikötők közötti) árutovábbítás jogi kérdéseinek egységesítése, illetve modernizálása.[307]

A vita tulajdonképpen valamelyest összebékítette az *Egyezmény és a Konvenció* rendszerét. Lehetőséget kínált arra, hogy a globalizálódó nemzetközi kereskedelem szerteágazó igényeit kielégítő szabályokat dolgozzon ki, melyek az unimodális árufuvarozás szabályainak egységesítésén túl a multimodális jellegű – be-és kirakodás utáni szakaszok – szabályozást is hatálya alá vonja.[308]

Mint említettük, az UNCITRAL – a már említett finanszírozási és politikai okok miatt – a teljes jogalkotási tevékenységet átvette a CMI-tól 2002-től, majd a III. Munkacsoport keretében megalkotta a komplex árufuvarozási tárgyú konvenció végleges tervezetét.[309]

[301] International Chamber of Commerce (Nemzetközi Kereskedelmi Kamara).
[302] International Union of Marine Insurance (Nemzetközi Szállítmánybiztosítási Szövetség).
[303] International Federation of Freight Forwarders Association (Szállítmányozó Szövetségek Nemzetközi Föderációja).
[304] International Shipping Company
[305] International Association of Ports and Harbors
[306] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 16.o.
[307] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 16. o.
[308] A jogalkotási munka következő fázisa – bár a jogalkotásban még a CMI töltötte be a vezető szerepet – az UNCITRAL New York-ban megtartott ülésén 2000-ben kezdődött. A CMI ekkor csatlakozott a Bizottsághoz azzal a céllal, hogy együttműködésben fogalmazzák meg a nemzetközi kereskedelmet érintő problémákat, és konkrét megoldási javaslatokat dolgozzanak ki. Az együttműködés mozgatórugóját – a már említett – Elektronikus Kereskedelmi Modellegyezmény adta, mely rávilágított azokra a szabályozási hézagokra, melyek a bill of lading és sea waybill alkalmazása körében egyre gyakrabban felmerültek. Ezen túl a háztól házig történő árufuvarozás növekvő tendenciája révén szükségszerűen felmerülő gyakorlati kérdések is konkrét jogalkotási javaslat tárgyává váltak: így az alkalmazási terület további kiterjesztése (to door to door), a fuvarozási jogviszony szereplőinek definiálása és a fuvarozási szerződés újrakodifikálása, valamint a fuvarozói felelősség elhatárolási kérdései (Himalaya protection) is újabb revízió tárgyává váltak. (Stuart Beare: The need for change and the preparatory work of the CMI. October, 2010.)
[309] A III. munkacsoport két kéthetes ülésszakot tartott évente, hogy kidolgozzák a teljes szöveget. Az ülésszakok mellett (kiegészítésként) informális meetingeket tartottak, mellyel a fuvarozók és fuvaroztatók közötti érdekegyensúly kialakítását célozták.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2.3. A jogalkotási folyamat révbe ér

Az UNCITRAL nemzetközi fuvarjoggal foglalkozó munkacsoportja *három olvasatban,* minden tagállam delegációjával történő együttműködésben – *összesen hat éven át, 25 tárgyalási hétben és négy külön tervezetben* – dolgozta ki a új szabályozás végleges szövegét New Yorkban és Bécsben.[310]

A 2002 áprilisában elkezdődött jogszabály-előkészítő tevékenység *(első olvasat)* lehetőséget kínált a delegációknak javaslatuk megtételére, melyben a hét legjelentősebbnek ítélt témát részletes és konkrét elemzés tárgyává tették. A vita centrumában még mindig az alkalmazási kör kérdésköre állt, de részletesen foglalkoztak az elektronikus kommunikációval, a fuvarozói felelősséggel, a felek jogaival és kötelezettségeivel, a rendelkezési joggal, a szerződéses jogok átruházásával és az igényérvényesítési, döntően választottbírósági tárgykörökkel is.[311]

A delegációk munkájuk során a CMI-nek a multimodális fuvarozásra vonatkozó tervezetéből indultak ki, melyen kevés lényeges kérdést érintő változtatást hajtottak végre. A korrekciók zömében viszont kitűnnek azok a főként diplomáciai és politikai nézőpontok, amelyek a korábban elfogadott ENSZ konvenciók tartalmát is meghatározták.[312]

A tervezet *második olvasatára* 2003-ban került sor Bécsben. A *hét teljes ülésszakon és 14 héten keresztül folyó*, majd 2006 év végén lezárult tárgyalássorozaton – a munka ütemezésén túl – témáról-témára haladva tárgyalták meg a jelenlegi unimodális és a jövőbeni szabályok közötti összefüggéseket (multimodális aspektus). Hamar nyilvánvalóvá vált, hogy a vártnál részletesebb kidolgozást és alaposabb előkészületet fog igényelni a delegációktól a jogalkotási munka.

Az egyeztetési tárgyalássorozat céljaként egy széleskörű kompromisszum eredményeként létrejövő, és széles körben elfogadható tartalom kidolgozását fogalmazták meg. A munka kiindulópontja az volt, hogy az új jogforrás a nemzetközi kereskedelmi hajózást meghatározó alapelveket is definiálja, melyek közül a jogegységesítés bír a legmeghatározóbb jelentőséggel. Szakmai vélemények szerint ugyanis egy új szabályozás lehet az egyetlen megoldás a szerteágazó igények kielégítésére, és a jelenlegi, kevésbé kiszámítható, és sok tekintetben diszkriminatív szempontú szabályozás feloldására.

A nemzetközi egység megvalósítása érdekében ezért az új konvenció megalkotói széles körű konszenzus kialakítására törekedtek, melyben az egyes nemzetek érdekein túl, számításba vették a közlekedési-fuvarozási ipar gazdasági-kereskedelmi érdekeit is. A konszenzus kialakítását viszont nehezítette a jogalkotási eljárás politikai befolyásoltsága és a domináló diplomáciai érdekek hálója, ezért az eredményesebb együttműködés megvalósítása reményében az egyik delegáció elnöke[313] hagyományosan bevált diplomáciai eszközhöz folyamodott. 2004 februárjában az összes delegációt meghívta egy londoni kerekasztal beszélgetésre, ahol minden delegáció elmondhatta a jogszabály-tervezetről alkotott álláspontját, vagy éppen ellenvéleményüknek, kifo-

[310] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 16-17. o.
[311] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 16. o.
[312] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 16. o.
[313] Prof. Francesco Berlingieri.

gásaiknak adhattak hangot. Amikor sor került a következő munkacsoporti ülésre, a hivatalos ülés már alkalmas volt a hatékonyabb együttműködésre.[314]

Mivel a második olvasatban sikerült a legtöbb kérdésben kompromisszumos megoldást találni, a munka befejező fázisba juthatott. 2006-ban Bécsben kezdték meg a tervezet *harmadik olvasatának* procedúráját. Ennek során a munkacsoport új elemekkel egészítette ki a tervezet.[315] A Titkárság ekkorra már egy új komplex jogszabályszöveget dolgozott ki, ami a további egyeztetések alapját jelentette. A 2007-es New York-i ülésen végülis jóváhagyták a tervezet legtöbb rendelkezését. Részben véglegesítették az új szabály 1.[316], 9.[317], és 19.[318] fejezetét, a bécsi tárgyalássorozaton pedig a 10.[319], 18.[320] (és 20.) fejezetének felülvizsgálata is megtörtént.[321]

A Munkacsoport 2008 januárjában Bécsben ült össze utoljára, ahol végleges formába öntötték a tervezet teljes szövegét, és a tartalmi rendelkezések elfogadását követően már inkább technikai kérdésekre koncentráltak. Az ülés célja ebben az esetben is a 33 delegáció közötti kompromisszum megteremtése volt.

Az utolsó egyeztetési eljárás eredménye végül az lett, hogy jelentős mértékben növelték a felelősségkorlátozás mértékét, megszületett az un. „volume-contracts" definíciója, valamint javaslat született azon joghatósági kérdések rendezésére is, melyek a nemzeti jogrendszerek és az új szabályozás közötti kapcsolatra utalnak.[322]

2.4. A Kódex elfogadása

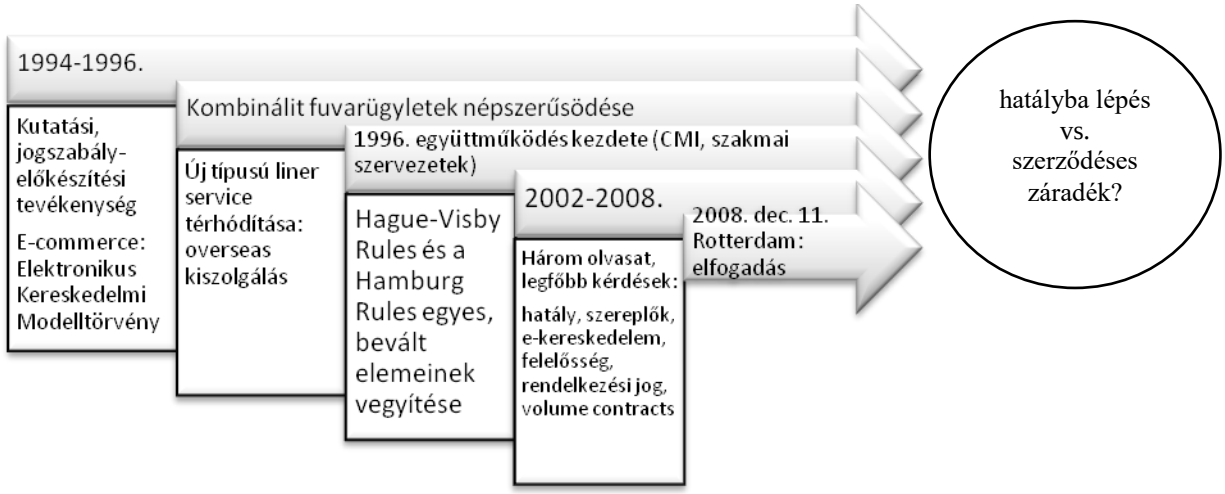
Az UNCITRAL véleményezés céljából az *Egyesült Nemzetek közgyűlése és tagállamai részére is megküldte* a véglegesített tervezetet. Ez szakmai értékelése során több kritikát és módosító indítványokat is kapott. A Bizottság viszont elutasította azokat a kezdeményezéseket, amelyek arra irányultak, hogy bizonyos fuvarjogi tárgyköröket (fuvarozói felelősség, felelősségkorlátozás, „volume-contracts") ismét napirendre vegyenek.[323]

Az ülés legjelentősebb kérdése a fuvarokmány (vagy elektronikus fuvar- adatbázis) átadása nélküli kiszolgáltatás problémaköre volt, melyet végül kompromisszummal zártak: a fuvarlevél átadása nélküli kiszolgáltatás kizárólag a felek előzetes megállapodása alapján lehetséges.[324]

Ezt követően az UNCITRAL elfogadásra javasolta a tervezetet, majd *2008. december 11-én* az ENSZ Közgyűlésének a 63/122-es határozataként fogadták el *„United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea." néven* (a továb-

[314] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 17. o.
[315] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 17. o.
[316] Chapter 1.: General provisions.
[317] Chapter 9.: Delivery of the goods.
[318] Később összevonták a 2. fejezettel.
[319] Chapter 10.: Rights of the controlling party.
[320] Chapter 18.: Final clauses.
[321] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 19. o.
[322] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 16. o.
[323] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 20. o.
[324] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 20-21. o.

biakban: Kódex). Az elfogadott Kódexet 2009 szeptemberében nyitották meg aláírásra. Az elfogadás helyéről *Rotterdami Egyezménynek* nevezte el a szakmai közösség.



IV-4. ábra Az UNCITRAL jogalkotási tevékenységének folyamata (Készítette: K. V.)

Végülis Rotterdamban 2009. szeptember 23-án tizenhat állam írta alá a Kódexet,[325] további öt állam pedig New York-ban.[326] A Kódex máig tehát huszonöt – vagyis elegendő számú – állam aláírását bírja, a ratifikációs eljárás azonban még folyamatban van. 2017-ig csupán négy állam[327] ratifikálta, 2018-ban és 2019-ben azonban egy állam sem csatlakozott. A hatályba lépéshez szükséges legalább további 16 nemzet jogrendszerébe való átvétele tehát még várat magára.

3. Az új konvenció, mint fuvarjogi kódex

A Kódex haladva a Konvenció által megkezdett szabályozási nyomvonalon egy komplexitásra törekvő szabályozást kívánt megvalósítani. A 18 szerkezeti egységből (86 cikk és 10 záró rendelkezés) felépülő jogforrás részletes szabályozás tárgyává teszi a vonalhajózáshoz kapcsolódó fuvarozás életviszonyait, döntően azok magánjogi aspektusait, de érintve egyes közjogi, hatósági elemeket is. *A Kódex szerkezetét az alábbi fejezetek alkotják:*

1. fejezet: Általános rendelkezések.
2. fejezet: Területi hatály.
3. fejezet: Elektronikus árufuvarozási okmányok.
4. fejezet: A fuvarozó kötelezettségei.
5. fejezet: A fuvarozó felelőssége a küldemény elveszéséért, megsérüléséért vagy késedelmes kiszolgáltatásáért.

[325] Kongó, Dánia, Franciaország, Gabon, Ghána, Görögország, Guinea, Hollandia, Nigéria, Norvégia, Lengyelország, Senegál, Spanyolország, Svájc, Togo és az Amerikai Egyesült Államok.
[326] Örményország, Kamerun, Madagaszkár, Mali és Nigéria.
[327] Kamerun, Kongó, Spanyolország és a Togói Köztársaság.

6. fejezet: Kiegészítő rendelkezések az árutovábbítás különös szakaszaihoz (deviáció, fedélzeti rakomány, a tengeri szakaszt megelőző és követő fuvarozás).
7. fejezet: A feladó kötelezettségei.
8. fejezet: Fuvarokmányok és elektronikus fuvarokmányok.
9. fejezet: A küldemény kiszolgáltatása.
10. fejezet: A rendelkezésre jogosult jogosultságai.
11. fejezet: Jogátruházás.
12. fejezet: Felelősségkorlátozás.
13. fejezet: Elévülés.
14. fejezet: Joghatóság.
15. fejezet: Választottbíróság.
16. fejezet: A szerződéses feltételek érvényessége.
17. fejezet: A Konvencióban nem szabályozott kérdéskörök.
18. fejezet: Záró rendelkezések.

Lényegi célját – a jogegységesítésen és a korszerűsítésen túl – a globális piaci egyensúly megteremtése és fenntartása, valamint az eddigi szabályozás hiányosságaiból és hibáiból eredő, újra és újra felbukkanó monopolisztikus és egyoldalú szerződések gyakorlatának megszüntetése képezte[328] (melyre vonatkozóan természetesen még nincs gyakorlati tapasztalat).

A Kódex teljes körű szabályozási módszere messze meghaladja az Egyezmény, de még a Konvenció szabályozási intenzitását is. Előbbi ugyanis csak egyes – igaz, a legfontosabb – életviszony sávokat, így a bill of lading, a fuvarozó főkötelezettségei, valamint sajátos felelősségi viszonyát teszi szabályozás tárgyává. Az eleve csak egyes részterületeket érintő, hatályba sem lépő egyezmények (MTO Konvenció, OTT Konvenció) pedig – a jogalkotó szándéka szerint is – csak korlátozott tárgykört fednek le. Az első komplex kísérlet, a Konvenció szabályozási horizontját pedig a globalizálódó világgazdaság, a konténerizáció és az elektronikus kereskedelem haladta túl.

A Kódex megalkotói amellett, hogy teljes körű, részletes szabályozásra törekedtek, *túlléptek a tradicionális tengeri magánjog határain, s a többi közlekedési alágazatban általánosan alkalmazott fuvarjogi intézményeket is beépítették a szabályozás struktúrájába* (pl. utólagos rendelkezés – „rights of control").[329] Ezáltal élővé válhatnak azon klasszikus fuvarjogi intézmények a tengeri árufuvarozási jogviszonyokban is, amelyek eddig kizárólag a szárazföldi alágazatok szabályozási elemeit képezték. Ezek a témakörök a következők, itteni bővebb kifejtés nélkül:

- az árufuvarozás tengeri szakaszon kívüli mozzanatai, [330]

[328] A konvenció struktúrája egyébként azon módosítás eredménye, melyet az UNCITRAL Munkacsoportja – 13. ülésén – dolgozott ki. Az eredeti tervezet – melyet még a CMI készített – csak 17 fejezetből állt, s rendszere is kevéssé átlátható. A meglehetősen sok vitára okot adó – egyben azonban a 2009-ben elfogadott konvenció alapját is jelentő – eredeti tervezet a felelősségkorlátozást a fuvarozói felelősség tárgykörébe helyezte el, miközben a fuvardíjról önálló fejezetben rendelkezett, de az igényérvényesítés körébe tartozó – végül opt-in eljárás alá sorolt – joghatósági és választottbírósági kérdésekre egyáltalán nem állított fel egységes szabályokat.
[329] Rotterdami Egyezmény 10. fejezet.
[330] Rotterdami Egyezmény 12. cikk, 26. cikk, 82. cikk.

- a keretszerződések („volumenszerződések”) intézménye,[331]
- az elektronikus adat-halmaz szerepe az árutovábbítás végrehajtásában,[332]
- a tengeri közreműködő fél kötelezettségei és felelőssége,[333]
- az áruküldemény kiszolgáltatása,[334]
- a rendelkezési jog és annak tartalma,[335]
- a jogátruházás.[336]

A Kódex természetesen olyan tárgyköröket is rendez, amelyek már elődjében[337] is a szabályozás tárgyát képezték. Ezeket részben változatlan tartalommal fenntartja, részben pedig továbbfejleszti (pl. fedélzeti rakomány, élőállatok fuvarozása, a tengeri közreműködő fél kötelezettségei és felelőssége stb).

A Kódex szerkezetét illetően is hasonlít a bevett fuvarjogi szabályozások struktúrájához, melyet a szabályozási egységek (jogintézmények) egymásutánisága és egymáshoz való kapcsolódása is világosan tükröz.

Megállapítható, hogy a szabályozás gerincét azok az elemek képezik, amelyek az általános fuvarjogi és a tengeri fuvarjogi szabályozásnak is alapelemeit jelentik. Anélkül, hogy az egyes témaköröket itt bővebben kibontanánk csupán az *alapstruktúra* azon elemeire utalunk, amelyek a Hague-Visby Szabályokban, a Konvencióban és a Kódexben eltérő intenzitással ugyan, de egyaránt megjelennek. Ezek a következők:

- a fuvarozási szerződés fogalma,[338]
- az egyezmény alkalmazási köre,[339]
- az alkalmazási terület hatálya alóli kivételek,[340]
- a szerződés bizonyítékául szolgáló okmányok,[341]
- a fuvarozó kötelezettségei,[342]
- a fuvarozó felelősségének időtartama,[343]
- a fuvarozó felelőssége és a bizonyítási teher megoszlása a felek között,[344]

[331] Rotterdami Egyezmény 1. cikk (2), 80. cikk (1).
[332] Rotterdami Egyezmény 8-9-10. cikk.
[333] Rotterdami Egyezmény 1. cikk (6) a-b. pont. 19. cikk.
[334] Rotterdami Egyezmény 43-44-45-46-47-48-49. cikk (9. fejezet).
[335] Rotterdami Egyezmény 50-51-52-53-54-55-56. cikk.
[336] Rotterdami Egyezmény 57-58. cikk.
[337] A Hamburgi Egyezményben.
[338] HVR 1. cikk (b) pont; HR 1. cikk 6. pont; RR 1. cikk 1. pont.
[339] HVR 10. cikk; HR 2. cikk; RR 5. cikk.
[340] HVR 1. cikk (b) pont; HR 2. cikk 3. pont; RR 6. cikk (1)-(2), 7. cikk.
[341] HVR 3. cikk 3-4. pont és a 7. pont; HR 14. cikk 14-15-16-17-18. cikk; RR 35-36-37-38-39-4041-42. cikk.
[342] HVR 2-3. cikk; HR: nincs külön szabályozva); RR 11. cikk, 13-14. cikk.
[343] HVR 1. cikk (e) pont; HR 4. cikk 1. pont; RR 12. cikk 1. pont.
[344] HVR 1. cikk (c) pont, 4. cikk; HR 5. cikk; RR 17. cikk, 24. cikk 81. cikk.

- a fuvarozó másokért („servants”, „agents”), illetve közreműködőkért való felelőssége,[345,346]
- a fuvarozó felelősségének összegszerű korlátozása,[347]
- a feladó kötelezettségei és a felelőssége,[348]
- fenntartás az elveszésért, a kárért vagy a fuvarozási határidő túllépéséért,[349]
- az igények elévülése.[350]

A tengeri fuvarjogi jogforrások fő tartalmi elemeinek felsorolása különösen jól mutatja a fuvarozói felelősség szabályozásának jelentőségét és állandóságát. Az a Harter Act és az Egyezmény megszületésének korszakától[351] az ezredfordulóig – a világkereskedelmi, műszaki-technológiai változások mentén – természetes fejlődési fázisokon ment keresztül, megmaradtak viszont azon fő szabályozási szempontok, amelyek világos, átlátható, és a gyakorlat által jól alkalmazható, kipróbált struktúrába rendezik a tengeri fuvarozó felelősségének szabályait. A Kódex felelősségi jogi rendelkezéseit a VIII. fejezetben kibontjuk.

Az Első rész összefoglalója

A Hague-Visby Szabályok – mint annak bemutatására sor került – sok pozitívumot, illetve korábban egyáltalán nem, vagy csak úgy-ahogy, szokványok útján szabályozott kérdéskört ültetett át törvényi szinten a tengeri fuvarjogba.

Kezdetektől fogva viszont több kritika tárgyául is szolgált.

Egyes nézetek szerint továbbra is meglehetősen egyoldalúan szabályozott a tengeri fuvarozási jogviszony: sokszor tarthatatlanul előnyös helyzetet biztosít a fuvarozóknak. Eközben pedig figyelmen kívül hagyja a kereskedők (árutulajdonosok) jogos érdekeit. Ez különösen a felelősségi szabályok egyoldalúságában ölt testet[352].

A Hague-Visby Szabályok kritika tárgyává tehető azért is, mert bár a kiegészítések révén igyekezett lépést tartani a tengeri kereskedelem új tendenciáival, legtöbb elemében mégis tükröződik, hogy a korábbi korszakokban kialakult szokásjogot vetíti rá egy későbbi kor gazdasági-kereskedelmi viszonyaira.

Az egységes alkalmazást és elfogadást hátráltatta az is, hogy a Hague-Visby Szabályok tartalmában és szóhasználatában egyaránt az angolszász gondolkodásmód tükröződik.

[345] HVR 4. cikk 2. pont (a)-(b) pont, (q) pont), HR 5. cikk 1. pont; 10. cikk 1. pont; RR 18. cikk
[346] Br. Egy.: nincs külön szabályozás, HVR 4/A 2-3 pont; HR 7. cikk 1-2-3. pont, 10. cikk 2-3-4-5-6. pont; RR 19. cikk.
[347] HVR 4. cikk 5. pont (a)-(b)-(c)-(d)-(e)-(f)-(g); HR 6. cikk, 8. cikk; RR 59-60-61. cikk.
[348] HVR 3. cikk 5. pont, 4. cikk 3. és 6. pont; HR 12-13. cikk, 17. cikk; RR 27-28-30-31-32-33-34. cikk.
[349] HVR 3. cikk 6. pont; HR 19. cikk; RR 23. cikk.
[350] Br. Egy. 3. cikk 6. pont, HVR 6/A pont; HR 20. cikk RR 62-63-64-65. cikk.
[351] A 18-19. század fordulója.
[352] MAJTÉNYI (1986/10): i. m., 445-449. o.

A nemzetközi kereskedelem egységes szabályozása iránti igényt a módosítások ellenére sem sikerült tehát teljes mértékben kielégíteni.

Ennek okai, vagyis az egységes szabályozás létrehozásának nehézkessége elsősorban arra vezethető vissza, hogy a szabályok kidolgozásában részt vevő szervezetek[353] zömmel a hagyományosan is tengeri kereskedelmet folytató nagyhatalmakat tömörítik, ezért nem meglepő, hogy elsősorban az ő érdekük jelenik meg hangsúlyosabban a szabályokban. Az ENSZ szerepe előtérbe kerülésének, különösen pedig a kereskedelmi jog egységesítésével foglalkozó szervezetek belépésével viszont az egyensúly az érdekeltek között elvileg megteremthetővé vált.

Az egység megteremtésének egy másik nagyon jelentős, a korszakot is meghatározó fordulata az 1960-70-es években – a II. világháború negatív társadalmi és gazdasági hatásaira reflektáló – új gazdasági környezet kirajzolódása volt. Az újonnan megszülető államok (fejlődő államok) – amint a III.1.1 fejezetben bemutattuk – megpróbáltak aktív szereplőkké válni, vagyis bekapcsolódni a kereskedelem vérkeringésébe[354]. Jellemzően az ő hátrányukra szólt azonban a rendszeres és kiszámítható áruáramlást biztosító liner service újbóli megerősödése. Az ekkor kialakuló kereskedelmi gyakorlatban ugyanis – visszaélve a II. világháború negatív gazdasági következményeivel – tendenciaszerűen terjedt el a nagyobb mennyiségű rakományt fuvarozó, elsősorban fejlett államokat tömörítő fuvaroztatói csoportok érdekeinek kedvező fuvarozási feltételek alkalmazása; ami az iparosodó (tehát gazdaságilag fejletlen) államok diszkriminációját is megalapozta.[355]

A felerősödő kritika hatására, és természetesen a fejlődő államok indítványára kezdett el az UNCITRAL foglalkozni a tengeri árutovábbítási alrendszer jogi kereteinek rendezésével. Jogalkotási tevékenységének eredményei a Konvenció és „szatellit" egyezményeinek, valamint a Vonalkonferenciák Magatartási Kódexének elfogadása volt.

A szabályozási hézagok kitöltését, valamint a nyelvezeti és szemléletbeli különbségek megszüntetését célzó jogalkotási tevékenység sikeres lehetett volna, és – mint bemutattuk – látszólag eredményes is volt. A Konvenció és a „szatellit" jogszabályok új szemléletmódot hoztak (volna) a tengeri fuvarjogba, sőt egy új struktúrát kívántak megalapozni a tengeri fuvarozói, a multimodális és a terminál operátor felelősségének a szabályozását illetően is.

A tengerügyi szakmai szervezetek és érdekképviseletek, vagyis a napi gyakorlat azonban határozott ellenvéleményt fogalmazott meg az új szabályozással, elsősorban a Konvencióval szemben. A kritikai megnyilvánulások elsősorban azon szervezetek részéről fogalmazódtak meg, amelyeket a jogalkotási folyamatból kizártak, holott a *korábbi* szabályokat, nevezetesen az Egyezményt és kiegészítéseit éppen ezek a szervezetek készítették elő.

A Konvenciót érő kritikus hangvételű észrevételeknek azon gazdasági-kereskedelmi, jogi, technikai és politikai-ideológiai okok is mozgatórugói voltak, amelyek révén végülis a Konvenció közvetlen hatása, megoldásainak a „szatellit" jogszabályokban való tükröződése ellenére

[353] CMI, ISC.
[354] David C. FREDRICK: Political participation and legal reform in the international maritime lawmaking process: from Hague Rules to the Hamburg Rules, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol., 22, No. 1, January, 1991., 81-117. o.
[355] FARIA: i. m., 288-289. o.

is meglehetősen korlátozott maradt. Kezdetektől fogva, már a megalkotása során is a fejlődő és a gazdaságilag fejlett államok közötti, nemzetközi kereskedelmi jogot érintő politikai-ideológiai viták középpontjában állt.[356] A gazdaságilag fejlett, kereskedelmi tengerhajózási nagyhatalmaknak számító államok ugyanis, bár vitathatatlanul felismerték az Egyezmény egyes újításainak pozitív hatását, mégis úgy tekintettek az eredeti Egyezményre és kiegészítéseire, mint a tengeri magánjog alapelveit rögzítő jogforrásra. Mások viszont – zömmel a fejlődő államok képviselői – a Hague-Visby Szabályok teljes felváltását kívánták.

A konfrontáció a Konvenció megalkotásának folyamatos kísérő jelenségévé vált, elfogadását követően pedig kritika tárgyát képezte a jogszabály teljesen új szemlélete, új struktúrája, stílusa és a megújult – az ENSZ égisze alatt megalkotott jogszabályokra jellemző – a tengeri fuvarjog szóhasználatától számos elemében eltérő nyelvezete.

Mindezek alapján a fuvarozók (elsősorban a kereskedelemi nagyhatalmak) indokoltan tarthattak attól, hogy – életbe lépése esetén – a Konvenció alkalmazása terminológiai sajátosságai miatt elsősorban a feladói érdekeknek fog kedvezni: követelései megtöbbszöröződését vonhatta volna maga után, ami tovább emelné a fuvarozói felelősség mértékét, a fuvardíjakat, a peres eljárások költségeit és a biztosítási díjakat is. A biztosítási díjak növekedése pedig a biztosító társaságok adminisztratív költségeit emelheti olyan mértékben, amely végül a fogyasztó számára eredményez általános költségnövekedést a tengeren fuvarozott áruk tekintetében.

Ezek miatt természetesen az új felelősségi formáció váltotta ki a leghevesebb ellenállást.

A Konvencióval szemben (meglepő módon) egyes fejlődő államok is ellenvéleményüket fogalmazták meg. A kritika alapja az volt, hogy a gyarmatbirodalmak felbomlásával újjászerveződött a vonalkonferenciák addig kialakult és már bejáratódott rendszere. Sok kis méretű állami tulajdonban lévő kereskedelmi flotta jött létre. Ezek viszont csak úgy lettek volna képesek betörni a piacra és tartósan versenyképesekké válni, ha törvényileg minimális szinten korlátozott a fuvarozó felelőssége, nem pedig emelkedik az Egyezményhez képest. A Konvenció kártérítési határértéke viszont – mint bemutattuk – 25 %-kal magasabb a Hague-Visby Szabályok mértékéhez képest.

A széleskörű ellenállás miatt nem meglepő, hogy már a ratifikáció is nehézségekbe ütközött.

Mindezek ellenére a Konvenció nagyon lassan összegyűlő, de elegendő számú aláírással és ratifikációval[357] 1992. november 1-jén (14 évvel az elfogadása után!) hatályba lépett. *Viszont a Konvenciót ratifikáló országok zömének a világ tengeri árufuvarozásában és kereskedelmi*

[356] A CMI álláspontja szerint az egyezmény életbe lépésével megszűnik minden, a tengeri árufuvarozási jog egységesítéséért (1897 óta!) végzett munkája eredménye, ami legfőképpen a felelősségi szabályok újrakodifikálásában ölt testet.

[357] Albánia, *Ausztria*, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Chile, *Csehország*, Dominikai Köztársaság, Egyiptom, Gambia, Georgia, Guinea, Jordánia, Kamerun, Kazahsztán, Kenya, Libanon, Lesotho, Liberia, *Magyarország*, Malawi, Marokkó, Nigéria, Paraguay, *Románia*, Saint Vincent és a Grenadine-szigetek, Szenegál, Sierra Leone, Szíria, Tanzánia, Tunézia, Uganda, Zambia.

flottájában való részesedése csupán töredéke azon országoknak, akik még mindig a Hague-Visby Szabályokat alkalmazzák.[358]

A Konvenció alkalmazásának tapasztalatai egyértelműen bebizonyították, hogy egyes fogalmak (például a fuvarozási szerződés és a fuvarozó) státusának újragondolása, a felelősségi struktúra új alapokra helyezése, valamint területi hatályának bővítése ellenére is az csak sok nehézséggel alkalmazható. Ennek magyarázata az, hogy a tengeri árutovábbítás folyamata szükségszerűen kiegészül más fuvarozási és árukezelési módokkal is. Így probléma merülhet fel abban az esetben, ha a rakomány elhelyezése a hajóba történő berakodás előtt, illetve a kirakodás után nem a kikötőben, hanem másutt, jellemzően a terminálon történik. Felismerték azt is, hogy a tengeri és a más alágazatok együttműködését sem szabályozza egységes, a Konvenció szemléletével megegyező jogszabály. Ez – amint bemutattuk – további kodifikációt tett szükségessé.

Bemutattuk azt is, hogy a komplex szabályozási struktúra megteremtése céljából (már az 1960-as évek végén), az 1970-es években már megkezdődött az ún. multimodális fuvarozás[359] nemzetközi szinten történő rendezése, melynek eredményeként 1980-ban megszületett az MTO Konvenció, valamint az árutovábbításhoz kapcsolódó tevékenységeket ellátó OTT Konvenció is. Szemben a Konvencióval, ezek soha nem léptek hatályba.

Ezért továbbra is a Hague-Visby Szabályok bír meghatározó jelentőséggel annak ellenére is, hogy sok tekintetben, figyelemmel a tengeri közlekedési-fuvarozási alrendszer műszaki-technológiai fejlődésére, meghaladottá vált.[360]

A modern tengeri fuvarjogi szabályozás kodifikációs íve már közel egy évszázadot karol át, a jogegységesítésre törekvő munka azonban még nem vezetett eredményre. A nemzetközi jogegységet nem sikerült megvalósítani azon a szinten, amit a CISG elért.

Ezért az ezredforduló tájékán, a bemutatott világkereskedelmi, üzleti, technikai és technológiai, valamint politikai okokból ismét felmerült az egységes szabályozás gondolata, aminek az eredménye a több éves előkészítő munka után elfogadott Kódex lett. Ez még nem lépett hatályba. Azzal a céllal került megalkotásra a szóbanforgó jogforrás, hogy megszüntesse a szabályozási űröket a logisztikai hálózatban, valamint, hogy kiegyensúlyozott helyzetet teremtsen a jogviszony szereplői között a szabályozás szempontjából.

A Kódex ennek megfelelően a fuvarozók és a fuvaroztatók tevékenységeire vonatkozóan egyaránt tartalmaz előnyös és kevésbé kedvező (hátrányos) rendelkezéseket is.

Ha a fuvarozó szemszögéből nézzük a Kódexet, akkor megállapítható, hogy a navigációs hibából származó károk alóli mentesítés eltörlése, valamint a fuvarozó hajó tengerképességével

[358] STURLEY – FUJITA – ZIEL (2010): i. m., 2. o.

[359] A multimodális (kombinált) árutovábbítási szolgáltatás a különböző közlekedési ágazatok között szervezett együttműködést valósítja meg: olyan árufuvarozási láncokat alakít ki, melyek lehetőséget biztosítanak az egyes közlekedési ágazatok előnyös tulajdonságainak egy rendszeren belüli kihasználására.

[360] A Hamburg Rules befejező része foglalkozik azokkal a szerződéses feltételekkel *(contractual stipulation)*, melyek kikötik, hogy amint ratifikáció/aláírás/csatlakozás révén olyan állam válik az egyezmény tagjává, mely a Brüsszeli Egyezménynek, vagy a Visby Protokollal módosított Hágai Szabályoknak is tagja volt, a ratifikáció automatikusan felbontja a korábbi tagsági jogviszonyt. (A felmondási időszak azonban öt évre elhalasztható.)[360] Az egyezmény sokkal kiterjedtebb területi hatálya lehetőséget kínált tehát arra, hogy nagy létszámú (és a tengeri fuvarozásban is jelentős állam) ratifikálja.

kapcsolatos kötelezettségeinek a bővítése nem kedveznek a fuvarozó vállalatoknak. Elősegítik viszont az (elsősorban) liner service-t igénybe vevők és a vonalhajózási szolgáltatók közötti egyensúly fenntartását.

Az egységcsomagra és a kilogrammra egyaránt vonatkoztatott SDR-ben kifejezett kártérítési limit értékben – a korábbi jogszabályokhoz képest – is látványos emelkedést hozó, de az egyensúly irányába mutató felelősségkorlátozás mértéke (3 SDR/kg), valamint a határidőtúllépés jogkövetkezményeinek megkülönböztetése és részletesebb szabályozása sem kedvez a fuvarozóknak.

A tengeri magánjogi szabályok közül ugyanis azok a konvenciók, amelyek 2 SDR/kg-nál magasabb kártérítési határértéket kötnek ki, azok vagy nincsenek hatályban,[361] vagy éppen nem élvezik a világkereskedelem főszereplőinek támogatását.

IV-1. táblázat az egyes fuvarjogi tárgyú konvenciók felelősségkorlátozásának határai „egység/csomag" és „kg" szerinti bontásban (Készítette: K. V.)

Nemzetközi konvenció	Egység/csomag korlát	Kg szerinti korlát
Hague-Visby Rules (1924-1978)	667,67 SDR	2 SDR
Hamburgi Egyezmény (1978)	835 SDR	2,5 SDR
Multimodális ENSZ Konvenció (1980)	920 SDR	2,75 SDR
A terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció (1991)		(8,33 SDR) 2,75 SDR
Rotterdami Egyezmény (2009)	875 SDR	3 SDR

Abban a kérdésben pedig, hogy a probléma hatékony megoldásaként létrejöhet-e egységes és teljeskörű kompromisszum, azt csak a következő évek tapasztalatai fogják véglegesen megmondani annak tükrében, hogy a Kódex hatályba lépése után mennyiben fognak megváltozni a fuvar-és biztosítási díjak.

A fuvarozóknak sem kell azonban túlságosan messzire mennie ahhoz, hogy a szabályozás előnyeit is megtapasztalják.

A Konvenció részletes szabályozás tárgyává teszi a jogviszony jogosulti körének a kötelezettségeit. A rendszeres és hatékony vonalhajózás fejlődésének elősegítése céljából bevezeti a *volumenszerződés* intézményét is. A fuvarozó és a fuvaroztató közötti keretmegállapodás lehetőséget kínál egyedi szerződések megkötésére is. A Kódex a kötelezettségeket és a felelősségi viszonyokat szabályozó rendelkezéseitől eltérést enged, sőt a szerződési szabadság elvének további utat engedve nem szabványosítja standardizált paraméterekkel (pl. mennyiségi és időbeli korlát) a szolgáltatások szerződéses feltételeit sem.[362]

[361] Multimodális ENSZ Konvenció, OTT Konvenció (Hamburgi Egyezmény).

[362] Azonban ha közelebbről is megvizsgáljuk az egyezmény – különös figyelemre számot tartott – egyes rendelkezéseit, az is látható, hogy azok jövőbeni alkalmazása több problémát is szülhet: a volumenszerződések cikkei ugyanis szinte felhívást jelentenek a biztosítékok elleni visszaélésre, melyek rendezésének lehetősége egy alapvetően politikai megközelítésű „szabályozott piac vs. szabályozatlan piac" témájából erednek.

Kérdésként merülhet fel az „egyoldalú hatalmasságon” alapuló szerződésmódosítás (right of control) szabályozásának széles körű elfogadhatósága is. A meglehetősen strict jellegű utólagos rendelkezés intézményének átfogó szabályozása egyrészről lehetőséget kínál arra, hogy – a jogviszony szereplői közötti szerződéses kapcsolat biztosítása révén – a fuvarozási szerződést állítsa a külkereskedelmi ügyletek centrumába, másrészről viszont kérdés lehet, hogy az (utólagos) jogosultságok egész sorát rögzítő intézmény – a felmerülő többletköltségek, kiadások, többlet fuvardíj,[363] a határidők és a formai feltételek szigorú szabályozása nyomán – globálisan elfogadható feltételeket fog-e kínálni.

Különös figyelmet érdemelnek a Kódex azon rendelkezései is, amelyek a fuvarozóknak és fuvaroztatóknak egyaránt előnyös helyzetet eredményezve, lehetőséget biztosítanak elektronikus információszolgáltatás, elektronikus konzultáció és az elektronikus árukövetés hálózatának kiépítésére.[364] Ennek különös jelentősége van az elektronikus kereskedelem hatékonysága szempontjából. Ezáltal megszűnhet a korábbi jogszabályok alkalmazásával kialakult diszkriminatív külkereskedelmi gyakorlat, és a kapcsolatok áttekinthetőbbé válnak. A Kódex vitathatatlanul pozitív hozadéka az értékpapírnak nem minősülő fuvarokmányok alkalmazásának a lehetősége, valamint az elektronikus kereskedelem terjedése révén bevezetett elektronikus fuvarokmányok és adathalmazok alkalmazási feltételeinek a kidolgozása.

A Kódex gondoskodott arról is, hogy ne fordulhasson elő valamely nem tengeri árutovábbítási ágazatot szabályozó jogforrás és a Kódex közötti kollízió. Előírja, hogy kizárólag a jelenleg is hatályban lévő nemzetközi szabályozások, és azok jövőbeli kiegészítései írhatják felül a Kódexet. Ez azzal az eredménnyel fog járni, hogy ha valamely gazdasági régió a CMR-től eltérő közúti, de multimodális aspektusú nemzetközi szabályozást vezet be a Kódex hatályba lépése után, akkor a 82. cikk értelmében a kollízióból a Kódex kerül ki győztesen.[365]

A multimodális szemlélet viszont gyenge kompromisszumnak is minősülhet, hiszen – szinte nehézség nélkül – lehetővé teszi a más közlekedési alágazatok szabályainak párhuzamos alkalmazását.[366]

Az új szabályozással kapcsolatosan megfogalmazható kérdés valójában az, hogy elegendő lehetőséget kínál-e a rendkívül szerteágazó nemzeti-regionális-globális érdekkörök igényeinek és elvárásainak a kielégítésére. A világgazdaság számára elfogadható egységes szabályozásnak ugyanis különös figyelmet kell szentelnie az olyan kérdésekre is, melyekben érdek-és véleményeltérés van. Ezeket a lehető legpontosabban kell megvilágítania, hogy a lehető legkevesebb „visszanyúlást” tegye szükségessé a belső jogrendszerek intézményei felé.[367]

Az Egyezmény példáján látszik, hogy az egységes szabályok alkalmazásakor alig-alig lehet elszakadni a nemzeti befolyástól, legalábbis addig, amíg az egyes országok egymástól jelen-

[363] SZALAY (2008): i. m., 72-73. o.
[364] SZALAY (2015): i. m., 436-462. o.
[365] Például: Rotterdami Egyezmény 82. cikk b) pont.
[366] Iara Costa CONRADO: Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO. Master´s Programme in Maritime Law (Master thesis) 2011. 65. o.
[367] KRESKAY: i. m., 433. o.

tősen eltérő (specifikus) társadalmi-gazdasági érdekekkel rendelkeznek, és a gazdasági fejlettség különböző fokán állnak.

A Kódex kísérletet tesz az egyensúlytalanság kiküszöbölésére és eleget tesz a jogharmonizáció követelményrendszerének is, de nem szabad illúziókat táplálni. Továbbra is fennáll az érdekkülönbség a *nagy hajósnemzetek és a kontinentális országok, a gazdaságilag fejlett és fejletlen világ, politikai befolyással rendelkezők, s az azt nélkülöző országok között.*

Ennek megfelelően a Kódex alkalmazása és ratifikációja minden állam saját gazdaságának érdekein (és lehetőségén) alapul, melynek mérlegelése során összehasonlítják a Kódexet a jelenleg hatályban levő más nemzetközi szabályokkal.[368] A döntés pedig minden állam meghatározó nemzeti érdekén vagy a különböző érdekek közötti kompromisszumon, sokszor a nyers erőn fog alapulni.

A mindenki számára elfogadható megállapodás meghozatala tehát különösen nehéz feladat, hiszen minden szinten vannak a szerződő felek között eltérő érdekek. Figyelembe kell venni a gazdaság többi szereplőit is: a tengeri alvállalkozó közreműködőket, beleértve a terminálszolgáltatást végző raktározó-kezelő üzemeket, a kikötőket, más alágazati fuvarozókat, de az eladókat, a vevőket, a megbízókat, valamint a speditőrök, a szállítmánybiztosítók és a bankok érdekeit is.

A kifejtettekből levonható a jogegységesítés szempontjából az a következtetés, hogy a nemzetközi egység megteremtése valóban szükséges; a további kérdés azonban az, hogy a tényleges egység milyen módon érhető el. Valódi egység egységes bírói gyakorlat útján képzelhető csak el, ami – idealisztikusan – egy közös bíróság (vagy a választottbíróságok) felállításával valósulhatna meg. [369] Ennek realitása azonban csekély. Külön kiemelést érdemel, hogy a FIATA hét pontba[370] foglaltan nem javasolta a Rotterdami Egyezmény elfogadását.[371]

A Kódexben kodifikált jogintézmények ugyanakkor – hatályba lépésének bizonytalansága miatt – indiret hatást fejthetnek ki egyes standardizált kereskedelmi okmányokra, más jogintézményekre és szokványokra egyaránt. Egyes elemei visszatükröződhetnek a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara által kidolgozott INCOTERMS[372] formulákban, a FIATA egységesített okmányaiban,[373] de közvetett hatás gyakorolhatnak a CMI elektronikus hajóselismervényre vonatkozó szabályzatára,[374] valamint az okmányos meghitelezés joggyakorlatát egységesítő szabályok és szokványok (UCP Irányelv)[375] tartalmi elemeire és azok gyakorlati alkalmazására is.

Az Európai Unió tengeri kereskedelmi nagyhatalomnak számító valamennyi tagországa: Franciaország, Hollandia, Dánia, Svédország, valamint Norvégia és az Amerikai Egyesült Álla-

[368] Így a Brüsszeli Egyezménnyel, a Hague-Visby Szabályokkal és a Hamburgi Egyezménnyel.
[369] KRESKAY: i. m., 432. o.
[370] A FIATA érvelése a Rotterdami Egyezmény elfogadásával szemben: https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf (Megtekintve: 2019. október 19.)
[371] VERMES (2018): i.m., 160. o.
[372] Az INCOTERMS (*International Commercial Terms* – Nemzetközi Kereskedelmi Feltételek) a külkereskedelem legismertebb szokvány. Az alábbi leírás az Incoterms 2000 szabályait foglalja össze.
[373] FIATA FCT, FIATA FCR, FWR, FBL, FWB, FIATA SDT, FIATA SIC, FFI.
[374] „Rules for electronic bills of lading" (FEKETE: i. m., 9-43. o.)
[375] Uniform Customs and Practice for Documentary Credit.

mok is[376] már elfogadta a részben vagy egészben tengeri árufuvarozási szerződések szabályait egységesítő Kódexet annak tükrében, hogy a kombinált árutovábbítás a nemezeti kereskedelempolitika zökkenőmentességének egyik legjelentősebb eszköze,[377] sőt jellegéből adódóan elengedhetetlen eleme az egyes gazdasági-kereskedelmi iparágak versenyképességének is. Ezért az alágazat hatékony működése valamennyi, akár közvetlenül, akár tranzitzónaként érintett állam elsődleges érdeke. Az eddig azonban – akár politikai megfontolásokból, akár a változásoktól való félelem okán – sikertelen konvenció sorsa még nem dőlt el, ezért a lehetőség akár a globális kereskedelem javára is fordítható.

Mindenesetre a Rotterdami Egyezmény – teljes fegyverzetben – a tengeri kereskedelem és árutovábbítás eddig bevehetetlen kapuja előtt áll.

[376] A Rotterdami Egyezmény elfogadási arányszámai: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html (Megtekintve: 2016. 06. 13.).

[377] Különös tekintettel az overseas viszonylatú árufuvarozási lánc valamely szektorában foglalkoztatottak számára és az önálló fuvarozási szolgáltatásokra (pl. terminálszolgáltatás) is.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

MÁSODIK RÉSZ

A TENGERI FUVAROZÓI FELELŐSSÉG VÁLTOZÁSAI

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

V. fejezet
A HARTER ACT ÉS A BRÜSSZELI EGYEZMÉNY

Amint az előző fejezetben bemutattuk, a tengeri árutovábbítás szabályozási rendszere, és ezen belül a tengeri fuvarozó sajátos felelősségi struktúrája – a fuvarozás, különösen a tengeri árutovábbítás sajátosságai következtében – évezredes előtörténetre, s több évszázados közvetlen – gyakorlati és szabályozási – előzményre épül.

Ebben a fejezetben a tengeri fuvarozói felelősség kicsiszolódásának első lépcsőfokait mutatjuk be a jogösszehasonlítás módszerének alkalmazásával.

1. Ókori, római jogi és középkori előtörténet

Amint a történeti áttekintésben arra utaltunk, az európai civilizáció, a modern európai jog és jogtudomány gyökerei is a Mediterráneum világába, az ókor időszakára nyúlnak vissza. A tengeri magánjog (tengeri fuvarjog) vonatkozásában ez a megállapítás méginkább helytálló. A vállalkozási, a bérleti és a fuvarozási szerződés modern jogintézményeinek szellemi forrásvidéke a locatio-conductio, de a lex Rhodia (az áruk kidobásáról szóló Rodoszi törvény) a mai jog élő jogintézménye nemcsak a tengerjognak (York-Antwerp Rules), de általánosabb hatókörrel a hagyományos magánjognak is (l. szükséghelyzet). A tengeri kölcsön sajátos kockázatmegosztásának gondolata is tartalmaz megfontolni valókat a modern jogász számára, a receptum helyzet kezelésének római jogi megoldása (a receptum felelősség) pedig a modern fuvarjogi felelősség alapgondolatát testesíti meg,[378] amely viszont a római jogi custodia felelősségen alapul.

A konstrukció tehát a római jog legszigorúbb felelősségi fokozatán, a custodiáért való felelősségen alapul. A custodia felelősség a római jogban eredetileg helytállási jellegű, objektív „felelősség" volt, ami azt jelenti, hogy a custodiens akkor is felelt, ha a kárt „vis maior"[379] (pl. földrengés, szökőár) vagy más külső esemény (pl. kalóztámadás), illetve valaki másnak a magatartása (pl. tolvajlás) okozta. Később a felelősség a „vis maior" szintjéig redukálódott.

Az a személy tartozott ilyen felelősséggel, akinél a másik szerződő fél (pl. feladó) dolga egy kifejezett „ígéret"[380] (pl. szerződés) alapján volt. A dolgot őrző személy ugyanis ezzel vállalt kötelezettséget a dolog épségben történő kiszolgáltatására (visszaadására). A custodia felelősség fennállásának további feltétele volt az is, hogy a kötelezettnek (így a fuvarozónak) *előnye, hasz-*

[378] SZALAY (2015): i. m., 445. o.
[379] FÖLDI András: Kereskedelmi jogintézmények a római jogban. Akadémiai Kiadó, Budapest. 1997. 97. o.
[380] ZOVÁGYI Nikolett: A felelősség intézményének alakulása a kezdetektől a XX. század végéig. Debreceni Jogi Műhely.
(http://www.debrecenijogimuhely.hu/archivum/3_2012/a_felelosseg_intezmenyenek_alakulasa_a_kezdetektol_a_xx_szazad_vegeig/) (2019. június 6.)

na származzék a szerződésből, és természetesen más tulajdonában lévő vagyontárgyat, vagyis *idegen dolgot* vegyen át őrizetre.[381]

A custodia felelősség lényege tehát, hogy a kötelezett sértetlenül köteles el- vagy visszajuttatni a dolgot a jogosult részére, ellenkező esetben kárfelelősséggel tartozott.

A custodienst eredetileg feltétlen helytállás terhelte, majd felelőssége a „vis maiorig" terjedően állt fenn. Ez azt jelenti, hogy nemcsak vétkessége esetén felelt, hanem – a római jog klasszikus korszakától – még a „casus minor" („alsó baleset") következtében előállt károkért is. (Egy másik elméleti megközelítés alapján a custodia felelősség vétkességi felelősség: a custodienst akkor terhelte kártérítési kötelezettség, amennyiben az őrzés közben elkövetett mulasztására vezethető vissza a kár bekövetkezése.[382]) Mi az előzőekben ismertetett álláspontot osztjuk.

A custodia felelősség tehát objektív felelősségi formáció, vagyis ha a kötelezett őrizetében lévő vagyontárgyak megrongálódnak vagy megsemmisülnek, akkor vétkességére tekintet nélkül kártérítési felelősséggel tartozik. *A felelősség tehát független a fuvarozó „szubjektumától", tudati állapotától.*

A római jogi „receptum nautarum, cauponum, stabulariorum"[383] intézménye – vagyis a mai fuvarozói felelősség forrásvidéke – is a custodia kötelezettség (és felelősség) alapzatán nyugszik. Ezt egy Ulpianus által idézett edictumszöveg tette széles körben ismertté.[384] Eszerint „a nauta, a caupo és a stabularius, vagyis a hajós, a fogadós és az istállótulajdonos az átvett dolgokért objektív kárfelelősséggel tartozik. *Ennek feltétele az idegen dolog formális átvétele (recipiálása) volt az alábbi ünnepélyes nyilatkozat révén:*

> „Nautae caupones stabularii quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo." (D. 4,9,1 pr.)

A receptum felelősség (pl. a hajós felelősségvállalása) tehát a *„salvum fore recipio"* szavak elmondása és a dolog tényleges fizikai átvétele révén jött létre. *Az átvett dologért való felelősség alapja pedig az volt, hogy a hajós az átvett dolgot ígéretének megfelelően köteles épségben visszaadni. „Amennyiben ez nem történt meg, akkor a dolog értékét kellett megtérítenie."*[385]

A receptum felelősségi konstukció a szokások útján csiszolódott ki, majd praetori edictum révén vált peresíthetővé. Viszont csak azok a dolgok estek a hajós receptum-felelősségének a körébe, amelyeket a hajós vagy az arra feljogosított alkalmazottja kifejezetten

[381] ZOVÁGYI: i. m.
[382] Hasse, Lusignani, Del Medio, Mitteis.
[383] SIKLÓSI Iván: A custodia-felelősség néhány kérdése a római jogban. Budapest, 2009. 29. o.
[384] FÖLDI (1997): i. m.,92-93. o., 96. o.
[385] Földi a custodia- és a receptum felelősséget elkülönítve tárgyalja. Nézete szerint a custodia *egyrészt* őrzésre irányuló tevékenységet jelent: a kötelezett a lehető legnagyobb gondosság tanúsítására köteles a kötelem teljesítése céljából. *Másrészt* pedig objektív szerződéses felelősségi mérce: a kötelezett vétkességétől függetlenül objektíve felel az átvett dolgot ért kisebb balesetekért („casus minor"). A receptum felelősség pedig – nézete szerint – a hajósok és a fogadósok felelősségi formációja. Ennek alapja a locatio conductio, amelynek keretében a szerződés célja nem pusztán a dolog megőrzése (custodia).

recipiált. Ebből pedig a contrario következik, hogy azok a dolgok, amelyek recipiálása nem történt meg az idézett ünnepélyes módon, azok nem estek a hajósi felelősségvállalás körébe.[386]

Később a jogtudomány dolgozta ki részletesen a receptum-felelősség végleges szabályait[387], ami a római jog egyik, a modern jogrendszerekben is tovább élő intézményévé vált. (Nagy valószínűséggel alapjai a római korszakot megelőzően alakultak ki. A Rhodoszi törvények – az ókor „general law of the sea"-je – korszakában is ismertek voltak.)

A római jog klasszikus időszakától a felelősség már azokra a dolgokra is kiterjedt, amelyeket a hajós, illetve a fogadós nem formálisan vett át (vagyis nem recipiált az említett módon), viszont az „utazók" általában magukkal szokták vinni.[388] A felelősség kiterjesztését mutatja az is, hogy a hajó egyes alkalmazottai általi átvétel is teljes joghatású „salvum fore receptio"-nak minősült.[389]

Később a jogalkalmazás során már kifejezetten vélelmezték, hogy a hajós (illetve a fogadós) minden, a hajóra (illetve a fogadóba) bevitt dolog tekintetében fokozott felelősséget vállalt. Ebből az következik, hogy a hajóst (illetve a fogadóst) terhelte a bizonyítás a tekintetben, hogy *nem vállalt* receptum-felelősséget.

A receptum-felelősség – hasonlóan a custodia felelősséghez – kezdetben korlátlan helytállási kötelezettséget jelentett[390], majd később (a római jog klasszikus korszakától) már a „vis maior" határáig korlátozódott, s ezáltal vált felelősséggé.

Később a posztklasszikus és a jusztiniánuszi törvénykönyvek valamelyest tovább bővítették a receptum felelősség alapját: a hajós (*custodiensként*) az olyan eseményért, balesetért, kárért is felelt, „amelyet az ember általában el tud (el tudna) hárítani, amely azonban még a „leggondosabb családapát" is érheti, s a legnagyobb figyelem mellett is bekövetkezhetik (pl. lopás, elvesztés, véletlen elejtés, eltörés, egérrágás stb.)[391] A hajós felelőssége tehát átfogta a „*casus minor"* tényállásmezejét is.

2. Az ipari forradalom korszaka: a receptum felelősség továbbélése

Az ókori előzmények után az anolszász közfuvarozói modell (common carriage) ugyancsak a fuvarozó receptum felelősségén alapul. A fuvarozót itt is fokozott felelősség terheli, amelyet csak kifejezett szerződéses megállapodással (ún. „special contract") lehetett kizárni.[392]

[386] FÖLDI (1997): i. m., 97. o.
[387] FÖLDI (1997): i.. m., 98. o.
[388] FÖLDI (1997): i. m., 98. o.
[389] FÖLDI (1997): i. m., 98. o.
[390] FÖLDI (1997): i. m., 97. o.
[391] FÖLDI András – HAMZA Gábor: A római jog története és institúciói. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 1996. 428. o.
[392] SZALAY (2008): i. m. 15. o.

A konstrukció a 19. században a vasúti árufuvarozási szabályzatokban is tovább élt, de tovább bővült azon kimentő okcsoportok „katalógusával”, amelyek a felelősség (kockázat) elosztásának méltányosabbá tételéhez szükségesek voltak.

Ezen jogfejlődési szakasz sajátossága tehát, hogy a „casus minor” további esetkörei is kikerültek az objektív helytállás végtelen tényállásmezejéből[393] (pl. áruromlás, károsulti közrehatás stb.). Ezek – mint a későbbiekben bemutatásra kerül – olyan jogi tényezők, amelyekért ésszerűtlen és méltánytalan lett volna a fuvarozó helytállása, hiszen többségük a feladó kompetenciájába tartozik, vagy az abból származó kockázatot őreá méltányos és ésszerű telepíteni.

Ezek a tényezők – a bemutatott társadalmi-gazdasági tendenciák alapján – a Harter Actben, majd az Egyezményben jelentek meg elsőként a tengeri magánjogban.

3. A Harter Act

Mint utaltunk rá, a Harter Act felelősségi szabályainak célja a fuvaroztatók érdekvédelme. Kétágú felelősségi struktúrában szabályozza a tengeri fuvarozó felelősségét.

Mivel a fuvarozási jogviszony első szakaszának (locatio) történései a hajós „ellenőrzési körébe tartoznak”, ezért a szabályozás ezt a szakaszt a *vétkességi felelősség*i zónában helyezi el, melynek mércéje a „köteles gondosság” („due diligence”).

A tengeri fuvarozás hajóútra tevődő szakasza viszont már olyan külső, általában objektív tényezők között bonyolódik le, amelyek jelentős része az emberi erőt lenyűgözi, tehát az emberi ráhatás a folyamatokra nem teljes körű. Ráadásul ebben a szakaszban másik *felelősségalakító tényezőként* teljes mértékben érvényesül az ún. *receptum helyzet*, vagyis az a sajátos bizonyítási aszimmetria, amely az *objektív felelősség*et indokolttá teszi. Kezdetben a navigációs hiba is ebbe a körbe tartozott, a technológia és a műszaki feltételek fejlődése révén viszont fokozatosan tűnt el a mentesítő tényezők köréből.

A Harter Act felelősségi szabályrendszerének legfőbb elemei:

- A fuvarozó mentesült a felelősség alól, ha megfelelő gondossággal járt el a hajó hajózásra alkalmas állapotba helyezése (*seaworthy*), és egyéb fuvarozói feladatok teljesítése során.
- Amennyiben a törvényben meghatározott események idézték elő a károsodást, úgyszintén mentesülhetett. Ezek a *tengeri veszélyből*, az *élet- vagy vagyonmentő rendkívüli intézkedésekből* vagy a „*vis maior*ból” származó károkat jelentik.[394] (E feltételek mellett a Harter Act kötelezte a hajótulajdonost *bill of lading* vagy más hajózási dokumentum kiállítására[395].)

[393] SZALAY (2015): i. m. 447. o.
[394] The United States Harter Act, 3. §.
[395] The United States Harter Act, 2. §.

- *A hajó kapitányának és legénységének a navigációs, illetve irányítási hibája vagy tévedései („nautical fault”)* is mentesítették a fuvarozót a kártérítési kötelezettsége alól.

A Harter Act ezen klauzulái a következők:

> Harter Act 2. cikk.
> „Az Amerikai Egyesült Államok és más államok kikötői között *jogszerűtlen a hajóselismervényen* vagy bármely fuvarokmányon az árut fuvarozó hajó, annak tulajdonosa, kapitánya, képviselője vagy menedzsere részéről *olyan kikötés alkalmazása*, amely alapján az érintett hajó tulajdonosának vagy tulajdonosainak a *hajó megfelelő felszereléssel, személyzettel, élelmiszerrel és egyéb készletekkel való elvárható gondossági kötelezettsége csökkenne, gyengülne vagy megszűnne.*
> *Jogszerűtlen* az a *kikötés* is, amely alapján a tengerképes és a tervezett fuvarozás teljesítésére képes hajó biztosítására vonatkozó *kötelezettsége… bármilyen más módon csökkenne, gyengülne vagy megszűnne*.”[396]
> (Fordította: K. V.)

A fuvarozónak ez alapján biztosítnia kell a hajónak a hajózási képességét, s a rakományról való megfelelő gondoskodást. Ez azt jeleti, hogy eleget tesz annak a kötelezettségének, hogy hajózásra alkalmas állapotban állítja ki a fuvareszközt, a rakományról pedig megfelelően gondoskodik (2. cikk). Amennyiben a fuvarozó nem teljesíti ezt a kötelezettségét, kártérítési felelősséggel tartozik, ha a „köteles gondosság” („due diligence”) elmulasztása terheli.

Az ún. tengerképesség és rakományképesség problematikáját az Egyezmény felelősségi struktúrájának tárgyalása során bontjuk ki részletesen.

> Harter Act 3. cikk első fordulat:
> ”Amennyiben az Amerikai Egyesült Államok valamely kikötőjébe vagy kikötőjéből árut továbbító hajó tulajdonosának a hajó tengerképességének biztosítása, valamint a hajó megfelelő felszereléssel, személyzettel és készletekkel való ellátása érdekében kötelező gondosságot kell tanúsítania, akkor sem *a hajó, sem annak tulajdonosa vagy tulajdonosai, sem a képviselője vagy a bérlője nem felelős és nem is tekinthető felelősnek a*

[396] Harter Act § 2. „That it shall not be lawful for any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States of America, and foreign ports, her owner, master, agent, or manager to insert in any bill of lading or shipping document any covenant or agreement whereby the obligations of the owner or owners of the said vessel to exercise due diligence, properly equip, man, provision, and outfit said vessel, and to make said vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage, or whereby the obligations of the master, officers, agents, or servants to carefully handle and stow her cargo, and to care for and properly deliver same, shall in any wise be lessened, weakened, or avoided.”

> *hajó irányításának vagy navigációjának hibájából vagy tévedéséből eredő elveszésért vagy kárért.* (Fordította: K. V.)

A törvény 3. cikke kettős kivételt tartalmaz: azon jogi tényeket rögzíti, amelyek a fuvarozó felelősségének korlátozását vagy éppen kizárását eredményezik árukár esetén.

A hivatkozott cikk első fordulata az ún. navigációs hiba jogkövetkezményei alól mentesíti a fuvarozót. Ez alapján a fuvarozó nem felel azokért a károkért, amelyeket a kapitány vagy a személyzet *navigációs hibája* okozott. A Harter Act nem nevesíti pontosan, hogy mely az a személyi kör, amely „hibája" esetén a fuvarozó mentesül a felelősség alól. A gyakorlat alapján viszont egyértelmű, hogy a hajóparancsnok, a tengerész, a kalauz vagy a legénység gondatlan magatartásának jogkövetkezményét teszi ez alatt szabályozás tárgyává.

A navigációs hiba („…*faults or errors in navigation, or in the management of the said vessel…*") pontos jelentését is nehéz meghatározni. Általában viszont a hajó vezetése („navigation) és irányítása („management") körüli hibákat jelenti.[397]

Ennek a mentesítő tényezőként való nevesítése azért volt indokolt, mert a Harter törvény megalkotása idején (és az előtt) még semmiféle technikai feltétel nem állt a fuvarozó („a vállalkozó") rendelkezésére ahhoz, hogy kommunikálni tudjon a hajóval és annak legénységével a tengeri út alatt. Ezért nem állt módjában ellenőrzést gyakorolni felettük a tekintetben, hogy betartják-e a tengeri közlekedés szabályait, figyelembe veszik-e a viharjelzést, s egyáltalán elvégzik-e azokat az intézkedéseket, amelyek például az összeütközések és a zátonyrafutások elkerüléséhez szükségesek.[398]

A jogi szabályozás tehát nem volt még elég kidolgozott annak rögzítésére, hogy felismerték volna, hogy éppen a fuvarozó van abban a helyzetben, hogy elvégezze azokat a megelőző intézkedéseket (pl. a személyzet megfelelő tájékoztatása, felkészítése, hozzáértő legénység alkalmazása stb.), amelyek révén elkerülhető a navigációs károkozás. (Ebben az Egyezmény viszont előrelépést hozott.)

A fuvarozó a bill of ladingekben ez alapján kizárta a saját felelősségét a hajókapitány, valamint a legénység hibájából vagy gondatlan magatartásából származó károkért.

Például hajózási hiba áll fenn, ha a hajó megfelelő ballaszt hiányában zátonyra futott és eközben a gépházba a tévedésből nyitva hagyott nyílásokon keresztül víz ömlött be, aminek következtében a hajó nem tudta visszanyerni normális helyzetét.[399]

> Harter Act 3. cikk második fordulat:
> „Sem a hajó, sem a hajó tulajdonosa vagy tulajdonosai, bérlője, képviselője vagy kapitánya nem felelős az olyan kárért, amely tengeri vagy más hajózható vizeken történt *tengeri veszélyből* származik. Nem felelős továbbá az *„Isten keze",* a *társadalom ellenségeinek cselekményei, a fuva-*

[397] KRESKAY: i. m., 100. o.
[398] KRESKAY: i. m., 101 o.
[399] Fb. Rouen, 1962. XII. 7. 536. BACZONYI-ISÉPY-UHLYARIK: 536. o.

rozott áru rejtett hiányossága, minősége vagy hibája, a csomagolás elégtelensége, vagy hatósági eljárás miatti lefoglalás, a feladó vagy az árutulajdonos, illetve megbízottja vagy képviselője bármely cselekményéből vagy mulasztásából származó károkért. A fuvarozó nem felel a tengeren tett *élet-vagy vagyonmentés kísérletéből*, vagy a *deviációs eljárás* közben bekövetkező károkért sem." [400] (Fordította: K. V.)

A kimentési lista azokat a tradicionálisan elfogadott jogi tényeket nevesíti, amelyek a szokásjog alapján a tengeri fuvarozót mentesítik. A következő táblázat ezeket a körülményeket foglalja össze és ábrázolja.

V-1. táblázat A mentesülési okcsoportok a Harter Act alapján (Készítette: K. V.)

Mentesülési okcsoportok	Harter Act 3. cikk
Navigációs hiba	Faults or errors in navigation, or in the management of the said vessel.
„Casus maior" („vis maior") esetköre	Acts of God.
„Casus maior" / „Casus minor" esetkörei (vegyes zóna)	Dangers of the sea or other navigable waters, Public enemies, Seizure under legal process, Inherent defect, quality, or vice of the things carried.
Károsulti közrehatás („szubjektív")	Any act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
Károsulti közrehatás („objektív")	Insufficiency of package.
Speciális veszélyek	Saving or attempting to save life or property at sea, Any deviation in rendering such service.

A Harter Act ennek a sajátos, tradíciók mentén kicsiszolódott felelősségi struktúrának a törvényi szintre emelése révén kialakította tehát azt a kettős szerkezetet, amin a tengeri fuvarozó felelőssége alapul a hatályos szabályozásokban.

4. A Brüsszeli Egyezmény

Az Egyezmény felelősségi modellje – mint arra korábban utaltunk – a kétágú, a Harter Actben már kirajzolódott szerkezetre épül. Szabályozási intenzitásában viszont jelentősen túllép a Harter

[400] Harter Act § 3. „That if the owner of any vessel transporting merchandise or property to or from any port in the United States of America shall exercise due diligence to make the said vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped, and supplied, neither the vessel, her owner or owners, agent, or charterers, shall become or be held responsible for damage or loss resulting from faults or errors in *navigation, or in the management* of the said vessel, nor shall the vessel, her owner or owners, charterers, agents, or master be held liable for losses arising from dangers of the sea or other navigable waters, acts of God, or public enemies, or the inherent defect, quality, or vice of the things carried, or from insufficiency of package, or seizure under legal process, or for loss resulting from any act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative, or from saving or attempting to save life or property at sea, or from any deviation in rendering such service."

Act rendelkezésein, ami elsősorban a szubjektív és az objektív felelősségi ágak részletesebb szabályozásában mutatkozik meg.

4.1. A hajós felelősségének időbeli kerete

Az Egyezmény alapján a tengeri fuvarozó felelőssége csak a tengeri szakaszra terjed ki. Ez azt jelenti, hogy az áru kirakodása után, amennyiben az még továbbra is a fuvarozó által üzemeltetett kikötő területén marad, ott az Egyezmény már nem hatályos.

> Brüsszeli Egyezmény 1. cikk:
> *„e)* 'Árufuvarozás' jelzi az áruknak a hajó fedélzetére rakásától a kirakásukig eltelt időt." (Hivatalos fordítás, 1931. évi VI. törvény)

Az Egyezmény *időbeli hatálya* tehát kifejezetten arra az időtartamra szűkül, *amíg az áruküldemény a hajón van*: „from the time when the goods are load" [401]. Nem terjed ki tehát a fuvarozó felelőssége az áruküldemény átvétele és berakodása, valamint a kirakodás és a kiszolgáltatás közötti időszakra.[402] Ez problémákat okoz a gyakorlatban, mert gyakran már a berakodás előtt is a fuvarozó birtokában van az áru, s a kirakodás után is ott maradhat még. Az utóbbi évtizedekben elterjedő kominált árufuvarozási gyakorlatban pedig nem is történhet ez másként. (A későbbi szabályozások ezt a joghézagot megszüntették.)

4.2. A szubjektív felelősségi ág szabályozása a Brüsszeli Egyezményben

A Harter Act tárgyalása során bemutatott „kétágú" felelősségi rendszert az Egyezmény is fenntartja. Ennek a struktúrának egyik, a „szubjektív" felelősségi ága a locatio-hoz kapcsolódik. Az Egyezmény szabályozása révén zsinórmértékké vált a kötelező – szakvállalkozói – gondosság („due diligence") mércéje.

> *Az Egyezmény vonatkozó, hatályos rendelkezésének szövege a következő:*
> 4. Cikk. 1. „Sem a fuvarozó, sem a hajó nem felelős a hajózásra nem alkalmas állapotból származó vagy azzal okozott veszteségért és kárért, hacsak nem a fuvarozó rendes gondosságának hiányából ered a hajónak hajózára alkalmas állapotba helyezése, vagy a hajó részére kellő felszerelés, személyzet vagy élelem biztosítása, vagy a hajófenék, hűtőhelyiségek, fagyasztók és a hajó minden egyéb részének, ahol áruk vannak, olyan tiszta és jó állapotba helyezése körül, hogy azok alkalmasak legyenek áruk befogadására, fuvarozására és megóvására … Mindazokban az

[401] MAJTÉNYI: (1989/10): i. m., 445-449. o.
[402] HOEKS, Marian: *Multimodal Transport Law*. Breda, 2009, M.A.I.H. Hoeks. (Doctoral thesis) https://repub.eur.nl/pub/17470/Multimodal%20Transport%20Law%20-%20MAIH%20Hoeks.pdf (Megtekintve: 2019. október 19.), 258. o.

> esetekben, amikor a hajózásra nem alkalmas állapotból valamely veszteség vagy kár származott, a kellő gondosság kifejtése tekintetében a bizonyítás a fuvarozót vagy az ebben a cikkben említett mentességre hivatkozó minden más személyt terheli." (Hivatalos fordítás, 1931. évi VI. törvény)

4.2.1. A tengerképesség (seaworthiness)

A tengerképes állapot a hajózás technikai-műszaki-személyzeti peremfeltételeinek teljesülését jelenti. A *fizikai tengerbíró képesség* a hajó fizikai állapotát tükrözi. Azt, hogy képes ellenállni a szokásos tengeri veszélyeknek, melyekkel az út során szembekerülhet, figyelembe véve a hajó típusát, életkorát, valamint azt is, hogy milyen vizeken kell hajóznia, milyen utat kell megtennie, illetve az év melyik szakaszában kell útra kelnie.[403] Nem lehet tehát minden esetben egy mérce szerint mérni, hanem a rakokmányhoz és a megteendő útszakaszhoz kell viszonyítani.[404] A fizikai tengerképesség fogalmába beletartozik a hajó motorja, rakodótere, üzemanyagtartálya stb. A fuvarozóval szemben elvárás, hogy a hajó indulása előtt meggyőződjön annak alkalmasságáról. E tekintetben is köteles gondosan eljárni. Ez alapvető érdeke, hiszen ezáltal mentheti ki magát az áruküldemény elveszéséért vagy káráért viselendő felelősség alól.

A tengerképesség nagymértékben függ az út során felmerülő körülményektől. Például attól, hogy milyen időszakban történik a fuvarozás, de attól is, hogy milyen útvonalon közlekedik a hajó, milyen vizeken kell hajóznia (óceán, tenger, folyó, tó stb.), hogy milyen típusú a hajó, a fuvarozandó rakomány jellege, valamint függ az úticéltól is.

A humán faktor úgyszintén jelentős tényező a hajó tengerképességét illetően. A *Marine Directorate of the Department of Transport*[405] által készített „The Human Element in Shipping Casualties"[406] címet viselő tanulmány szerint az emberi tényező nagy számban van jelen a tengeri balesetek bekövetkezésében: emberi mulasztásra vezethető vissza az ütközések és a zátonyra futások 90%-a, a tűzeseteknek és a robbanásoknak pedig több mint 75%-át okozza emberi tényező.

Amennyiben tehát fizikailag tengerképesnek számít a hajó, akkor is fennáll a lehetősége annak, hogy az alkalmazotti kör nem megfelelő, ami tovább növeli annak a valószínűségét, hogy a személyzetnek köze lehet olyan balesethez, ami a rakományban, emberéletben vagy más vagyontárgyban okoz kárt. A fuvarozó kötelezettsége ezért a megfelelő létszámú, kellően képzett és hozzáértő személyzet biztosítása a hajón. Szintén az ő kötelezettsége biztosítani azt is, hogy az alkalmazotti kör megfelelően ismerje a hajót, s annak bármilyen speciális tulajdonságát.[407]

[403] KASSEM: i. m., 25. o.
[404] BENYOVITS Lajos: Tengeri magánjog. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, Budapest, 1912. 123. o.
[405] Közlekedési Minisztérium Tengeri Igazgatósága (Nagy-Britannia).
[406] „Az emberi tényező a tengeri balesetekben". KASSEM: i. m., 35. o.
[407] KASSEM: i. m., 36. o.

A tengerképesség adminisztratív szempontú feltételeket is jelent. Ez alapján a navigáció alapjául szolgáló dokumentumokra, térképekre[408], a hajó működését bemutató „műszaki rajzokra" stb. ugyanolyan szükség van, mint az üzembe helyezéshez szükséges egyéb felszerelésekre. Ez azért is szükséges, mert ez alapján tudja a fuvarozó, hogy a köteles gondosság körében mit kell megtennie a hajó üzembe helyezése során.

Gyakran nehéz annak az eldöntése, hogy a konkrét esetben mikor számít egy hajó tengerképesnek figyelemmel arra is, hogy a hajóépítő ipar technológiailag viszonylag gyorsan változó iparág. A hajót azonban *nem a legújabb* technikával kell felszerelni, amennyiben ez a fuvarozás időpontjában még nem honosodott meg a gyakorlatban.[409] Korábban például nem használtak GPS alapú navigációs eszközöket, az utóbbi időben viszont egyre több hajót szerelnek fel vele, ezért fokozatosan kötelezővé válik az alkalmazása.[410] (l. *Bradley kontra Federal Steam Navigation ügy*.)[411]

4.2.2. A rakományképesség (cargoworthiness)

A jármű tengerképes állapota magában foglalja azt a követelményt is, hogy a fuvarozó olyan hajót állítson ki, ami nemcsak a tengeri közlekedésre, hanem a szerződés szerinti rakomány továbbítására és megóvására is alkalmas. Ez azt jelenti, hogy a rakodótérnek alkalmasnak kell lennie az áru tárolására, mindemellett pedig tiszta és jó állapotban van. A hajó tisztításáról a fuvarozónak kell tehát gondoskodnia a (következő) tengeri út megkezdése előtt. [412]

A hajó rakományképes állapota egyes, berakodás előtti vagy közbeni speciális intézkedés megtételét is jelenti, például abban az esetben, ha a megelőző úton fertőzött árut fuvarozott a hajó, vagy olyan kikötőben járt, ahol ismert fertőzéses megbetegedés fordult elő. Vagyis, amennyiben a tengeri szakasz megkezdése előtt a rakomény épsége, mennyiségi veszteség vagy elveszés bekövetkezésének a megelőzése bizonyos óvintézkedések révén biztosítható, akkor a hajó akkor számít rakományképesnek, amennyiben a fuvarozó megteszi a megfelelő biztonsági intézkedéseket. Ez alól kivételt az az eset jelent, amikor az óvintézkedéseket a berakodást vagy a kihajózást követően is késedelem, illetve nehézség nélkül megteheti.

Amennyiben viszont a fuvarozó elmulasztja a szóbanforgó kötelezettségének teljesítését, akkor a jármű nem számít rakományképesnek. Ez a körülmény pedig megalapozza a fuvarozó felróható magatartását.

A rakományképesség körébe tartozik a fuvarozó azon kötelezettsége is, hogy különböző fajtájú áruk fuvarozása esetén gondoskodnia kell arról is, hogy a különböző jellegű áruk ne veszélyeztessék egymást a hajón. [413]

[408] BENYOVITS: i. m., 121. o.
[409] KASSEM: i. m., 31. o.
[410] KASSEM: i. m., 31. o.
[411] KASSEM: i. m., 32. o.
[412] KASSEM: i. m.,53-54. o.
[413] KASSEM: i. m. 54. o.

A fuvarozónak a rakományképes hajó biztosítására vonatkozó fent ismertetett szempontok szerinti ún. *általános kötelezettségein* (pl. tisztítás, fertőtlenítés, megelőző óvintézkedések, a küldemények egymástól való elkülönítésén és védelmén) kívül terhelheti olyan kötelezettség is, hogy speciális berendezéssel kell felszerelnie a hajót. Például: hűtő vagy fűtő berendezéssel.[414]

A fuvarozónak másrészről megfelelő gondossággal kell eljárnia az áruküldeménnyel kapcsolatos tevékenysége (árukezelés) során is. Vagyis felel „a berakás, kezelés, elhelyezés, fuvarozás, megőrzés, gondozás és a továbbított áruk kirakása körül" tanúsított vétkes magatartásáért. [415] Az árukezeléssel kapcsolatos tevékenységekért azon időtartamban felel a fuvarozó, *amíg felügyelete alatt áll az áruküldemény*. Ez az áru átvételével kezdődik, és a járműből történő kirakodásáig tart. Ezen idősávban felel a helytelen árukezelés, raktározás vagy rakodás közben bekövetkező árukárért.

4.2.3. Felelősség a tengerképességért és a rakományképességért

A tengeri fuvarozói felelősség tisztán vétkességi ága a fuvarozónak a hajóút előtt és annak kezdetén tanúsított (gondatlan) magatartása miatti felelősségét jelenti: ez elsősorban a tenger-és rakományképesség teljesítése során tanúsított magatartása értékelésén alapul. [416]

Az Egyezmény a tengerképesség konkrét összetevő elemeinek *tételes felsorolása* révén egyértelműen felváltotta a tengerképes hajó biztosításának korábbi, a Harter Acten alapuló általános követelményét. Ezáltal mérhető, hogy a fuvarozó eleget tett-e a tengerbíró állapotú hajó kiállítási kötelezettségének, valamint azt is, hogy gondoskodott-e az áruküldeményről a berakodás és a kirakodás időszaka között.[417] Felelősségi vetületben pedig bevezette a fuvareszköz kiállítására vonatkozó, fenti szempontok szerinti „köteles gondosság" követelményét.

A vétkesség megállapítása szempontjából a *kiállítás* és az *árutovábbítás megkezdésének mozzanata* bír jelentőséggel a tenger-és rakományképesség körében. E szerint a fuvarozónak az útra való rátérés előtt és a rátéréskor kell köteles „köteles" gondosság mentén eljárnia, vagyis a hajó tengerképességét a berakodás megkezdésétől az útra való rátérés pillanatáig biztosítani. Ez a fuvarozó „mulhatatlan kötelessége".[418]

A vétkességi felelősséget az indokolja, hogy a fuvarozó a hajó felszerelésekor teljes kompetenciával („rendelkezési körrel") bír, és itt a kikötőben különös tengeri veszélyek sem fenyegetnek. Így ebben a szakaszban túlsúlyban lehet a felelősségben – a kockázatelosztással szemben – a megelőzés szempontja!

A fuvarozó akkor felel tehát, amennyiben nem tesz eleget a szóbanforgó gondossági kötelezettségének. Vagyis ha a*z út megkezdése előtt – gondatlanul – nem helyezi hajózásra alkalmas*

[414] KASSEM: i. m., 57. o
[415] Brüsszeli Egyezmény 3. cikk 2. pont.
[416] Sze PING – FAT: Carrier's liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules. Kluwer Law International. Netherlands. 2002. 47. o.
[417] KASSEM: i. m., 18. o.
[418] BENYOVITS: i.m., 120. o.

állapotba a hajót, ennek következtében pedig nem képes ellenállni azoknak *a szokásos tengeri veszélyeknek*, amelyekkel az út során számolni kell[419].

Felel továbbá akkor is, ha *nem gondoskodik a hajó megfelelő felszereléséről, személyzettel, élelemmel és egyéb készletekkel való ellátásáról*: például nem győződik meg a hajó motorjainak és más berendezéseinek a teljes működőképességéről az indulás előtt, nem biztosítja a bizonságos navigációhoz szükséges eszközöket (pl. radar, műholdas navigáció), vagy hozzá nem értő személyzetet alkalmaz.

Vétkességi alapon felel a fuvarozó akkor is, ha *nem gondoskodik a raktárak, hűtőterek, az áruküldemény tárolására szolgáló egyéb helységek jó és biztonságos állapotba helyezéséről*. Például nem gondoskodik a hűtő és szellőző berendezésekről, amelyek a rakomány biztonságos fuvarozásához szükségesek.

A tengeri fuvarozó szóbanforgó elemekből felépülő gondossági kötelme messze meghaladja a bonus pater familias gondossági mércéjét. Köteles ugyanis a forgalomra való alkalmasságot igazoló bizonyítvánnyal ellátott és biztonságos járművet (hajót) alkalmazni, alkatrészeit, berendezéseit és műszereit állandóan jókarban tartani, ellenőrizni, és a műszaki újításokkal lépést tartani: valójában egy sajátos *szakvállalkozói gondosság* kötelezettsége terheli.

Az Egyezmény fontos rendelekzése[420] szerint *semmis, érvénytelen és hatálytalan* bármely fuvarozási szerződésbe foglalt minden olyan záradék, megegyezés vagy megállapodás, amely a fuvarozót mentesíti kötelezettségei megszegésének jogkövetkezményei alól. Az Egyezmény ezen klauzulája szinte szó szerint megegyezik a Harter Act 2. cikkének első fordulatával. A bírói gyakorlat azonban nem minden esetben következetes e tekintetben, amit a *Mitsubishi Corporation and Eastwind Transport Limited Co. ügy*[421] jól pédáz. A fuvarozó 155.895 karton friss fagyasztott csirke filét fuvarozott Brazíliából Japánba Az áruküldemény jó állapotban került berakodásra a hajó belsejébe. A kiszolgáltatásakor azonban a teljes rakományból a 2. és a 4. számú raktérben elhelyezett 109.344 karton tartalma a meleg levegő károsító hatása miatt romlott állapotban volt.

A felperes az Egyezmény 3. cikkére hivatkozott. Ez alapján a fuvarozó köteles gondossággal tartozik a hajó tenger-és rakományképes állapotba helyezése körében, és köteles gondossággal kell eljárnia a rakomány kezelése közben is. Ez az ügyben azt jelenti, hogy ugyanolyan jó állapotban kellett volna kiszolgáltatni az árut, mint ahogyan felvette azt.

A fuvarozó alperes a hajóselismervény 4. számú záradékára hivatkozott mentesség gyanánt, ami lényegében kizárta a felelősségét a rakományt ért károsodásért, bármi legyen is annek az oka. Lényegében az Egyezmény 4. cikkében foglalt minden mentesítő körülményt felsorolt ez a klauzula, vagyis kizárja azok tekintetében a kártérítési felelősségét.

A Bíróság megállapította, hogy a rakomány egy része kárt szenvedett a fuvarozó gondatlansága következtében. Viszont nem állapítható meg a felelőssége a hajóselismervénybe foglalt kimentési záradék alapján, ami a fuvarozó teljes körű mentességét állapítja meg.

[419] Természetesen figyelembe véve a hajó életkorát, típusát, valamint azt, hogy az év mely szakaszában és milyen vizeken kell hajóznia.
[420] Brüsszeli Egyezmény: 3. Cikk 8. pont
[421] 200 Foilo No. 1360, 2004, december 15. Royal Court of Justice Strand, London, WC2A2LL

Ehhez hasonló döntés született a Photo Production Limited v. Securicor Transport Limited [1980] és a Suisse Atlantique Société d' Armement Maritime S. A v. N.V. Rotterdamsche Kolen Centrale [1967] AC361 ügyben.

Kiemelést érdemel, hogy az Egyezmény nem ír elő – expressis verbis – olyan kötelezettséget, hogy a fuvarozó a küldemény sértetlenül történő kiszolgáltatására lenne köteles. Az Egyezmény nem tartalmaz olyan rendelkezést sem, amely arra kötelezné a fuvarozót, hogy az átvételkori állapotban kell az árut kiszolgáltatnia. Ennek egyik oka lehet, hogy a szöveget eredetileg hajóselismervény formulának szánták, és a kiszolgáltatás mikéntjére az irányadó jogrendszer, illetve annak általános szabályai voltak alkalmazandók, melyekből ez természetszerűleg következett. *(Viszont a felelősségi részletszabályok közvetetten, implicit módon a felelősséget a fuvarozás alatti károsodásra építik).*

4.2.4. A szubjektív ágra vonatkozó néhány jellemző jogeset

Az alábbi jogesetek világosan mutatják a tengerképes hajó biztosítása, a rakománykezelés és a fuvarozó rendes gondossági kötelezettsége közötti, felelősségi alapú összefüggést.

- „A *Standard Oil* Company *kontra Clan Line Steamers ügyben*[422] a hajótulajdonos nem közölte a kapitánnyal a hajó építőitől kapott információt a ballaszt tartályokban tárolandó víz mennyiségével, valamint a hajóba való berakodás megfelelő módjával kapcsolatosan.

  A kapitány úgy rendelkezett, hogy a legénység ürítsen ki két tartályt, aminek következtében a hajó felborult és elsüllyedt.

  A Lordok Házának ítélete szerint egyetlen szakképzett és tapasztalt kapitány sem tudhatott a hajónak erről a tulajdonságáról anélkül, hogy ne informálták volna róla.

  Lord Atkinson szerint: „Úgy vélem, vitathatatlan, hogy a hajó nem lehet tengerképes, ha az azt irányító kapitány szakszerűtlen. Miért ne lehetne ez az elv akkor is érvényes, ha a kapitány, függetlenül a szaktudásától, azért lesz szakszerűtlen, mert nem áll rendelkezésére minden információ a tekintetben, hogy a hajóval, a szerkezeti jellegzetességeiből adódóan mi fog történni egy szokásos tengeri út során nagy valószínűséggel előforduló körülmények folytán."[423]

- *„A Bradley kontra Federal Steam Navigation ügyben*[424] almát fuvaroztak Tasmaniából Londonba és Liverpoolba. A rakományt láthatóan jó állapotban és feltételek között adta fel a feladó fuvarozásra, viszont sérült állapotban érkezett meg a célállomásra.

  A rakomány tulajdonosa (feladó) állítása szerint a fuvarozó gondatlansága miatt nem felelt meg a hajó bizonyos technológiai követelményeknek: nem rendelkezett a legmodernebb szellőző berendezéssel, hanem csupán fedőrácsokkal volt felszerelve, s emiatt nem tudott megfelelően szellőzni a (romlandó) áruküldemény.

[422] Standard Oil Company of New York; v. Clan Line Steamers, Limited. (KASSEM: i.m., 39.o.)
[423] KASSEM: i. m., 39. o.
[424] Bradley v. Federal Steam Navigation, (1926) 24 Ll. L. Rep. 446. (KASSEM: i.m. 32.o.)

A bíróság döntése alapján a fuvarozás időpontjában meglévő technológiai színvonal alapján a hajótulajdonos tengerképes hajót biztosított, s nem állapítható meg mulasztás a fuvarozó szubjektív felelősségi oldalán."[425]

- „A *Farrandoc ügy*[426] a tengerképesség adminisztrációs feltételeivel kapcsolatos. A hajótulajdonos egy második mérnököt szerződtetett, s átnézte a végzettségét igazoló *okmányokat*. Azt viszont nem ellenőrizte pontosan, hogy a mérnök dolgozott-e korábban hasonló típusú hajón.

  Mivel a mérnöknek nem volt ilyen irányú tapasztalata, rossz szelepet nyitott ki a tengeri úr során szivattyúzás közben. Ennek következtében a víz beömlött a rakodótérbe, ami kárt okozot a búza szállítmányban.

  A hajótulajdonos pedig abban vétett, hogy nem bocsátotta a mérnök rendelkezésére a motortér szivattyú rendszerének a tervrajzát.

  A megsérült rakomány tulajdonosai a mérnök hozzá nem értése alapján kártérítést követeltek.

  A bíróság határozatában rögzítette, hogy a mérnök nem volt hozzáértő, viszont a hajó tulajdonosa is vétkes: nem tanúsította az elvárható gondosságot annak érdekében, hogy szakképzett legénységet alkalmazzon, a csővezetékről pedig megfelelő tervrajzot kellett volna a mérnök rendelkezésére bocsátania a tengeri út előtt."[427]

- „A *Gilroy, Sons és Co. kontra Price és Co. ügyben*[428] a hajó jutát fuvarozott. A jutafuvarozás esetére bevett szokás az volt, hogy a hajón levő vécécsöveket beburkolják, mielőtt a rakományt elhelyezik a közvetlen közelükben (a vízszivárgás megelőzése, s ennek révén a rakomány épségének a megőrzése céljából). A hivatkozott ügyben viszont a fuvarozó nem gondoskodott e kötelezettségéről: a vécécsöveket nem csomagolták be, az áruküldeményt pedig úgy rakodták be, hogy nem maradt hely utólag hozzáférni és elvégezni a műveletet.

  A tengeri út során a hajó rossz időjárási körülmények közé került, majd az egyik cső eltörött a rakomány súlya alatt. Ezáltal víz került a rakodótérbe, ami károsodást idézett elő a jutában.

  A Lordok Háza hajózásra alkalmatlan állapotúnak ítélte a hajót. Ennek oka az volt, hogy a cső a kihajózás előtt nem volt becsomagolva, és utólag sem lehetett volna ezt elvégezni a rakomány megmozdítása nélkül. Sőt, ez utóbbi lehetetlennek bizonyult a rakomány nagy súlya miatt."[429]

---

[425] KASSEM: i. m., 32. o.
[426] The Farrandoc, [1967] 1 Lloyd's Rep. 232. See also The Schwan, [1908] P. 356. (KASSEM: i.m, 40. o.)
[427] KASSEM: i. m., 40. o.
[428] Gilroy, Sons, & Co v. W. R. Price & Co, [1893]. (KASSEM: i. m., 54. o.)
[429] KASSEM: i. m., 54. o.
Lord Watson véleménye alapján a hajó azon felszerelésének a hiányosságai, amelyek a rakomány sérülését okozták, már akkor is fennálltak, mielőtt a hajó elindult volna Chittagong kikötőjéből. Ez a körülmény még nem elegendő annak a megállapításához, hogy a hajó tengerképtelen lett volna, ameddig észszerű módon feltételezni lehet, hogy a

- „A *Kapitan Sakharov ügyben*[430] a hajó fedélzetén veszélyes árut helyeztek el. A rakomány tulajdonosai nem tájékoztatták a fuvarozót az áruküldemény veszélyes voltáról. A fuvarozó pedig erősen gyúlékony áruküldeményt rakodott a fedélzet alá. Azért viszont, hogy a gyúlékony anyag párája folyamatosan elszállhasson, megfelelő szellőzést kellett volna biztosítani a fuvarozónak, hogy ezáltal csökkenthető legyen a robbanás kockázata. A fuvarozó nem tette meg a szükséges intézkedéseket a megfelelő szellőzés érdekében.

  A fedélzeten lévő veszélyes áru felrobbant a tengeri út alatt. A robbanás következtében a hajó fedélzete szétrepedt, a tűz átterjedt a rakodótérbe, s így a gyúlékony áru is felrobbant, végül pedig a hajó elsüllyedt.

  A feladó álláspontja szerint a hajó azért nem volt tengerképes állapotban, mert a fuvarozó veszélyes áruküldeményt fuvarozott a fedélzeten, s a hajó nem rendelkezett szellőző berendezéssel.

  A bíróság ítélete szerint azonban nem állt fenn az elvárható gondosság hiánya a fuvarozó részéről. A rakomány tulajdonosa volt az, aki mulasztott: nem tájékoztatta ugyanis a fuvarozót az áruküldemény veszélyes jellegéről. A hajó viszont nem süllyedt volna el, ha lett volna rajta szellőző berendezés a gyúlékony áru párájának az elszívásához, illetve ha a fuvarozó megtagadta volna a fuvarozás végrehajtását, akkor csak a fedélzeten elhelyezett küldeményben keletkezett volna kár. A gyúlékony anyag tárolása tekintetében a fuvarozó tehát nem járt el a tőle elvárható gondossággal.”[431]

- „A *The Owners of Cargo on Ship Maori King ügyben*[432] mélyhűtött áruküldeményt fuvarozott a fuvarozó. A hajóselismervényen megfelelően fel volt tüntetve a rakomány speciális jellege: az áru mélyhűtött, erősen fagyasztott birkahús volt.

  A hús romlott állapotban érkezett meg a rendeltetési helyre a mélyhűtő berendezés hibája miatt.

  A hajótulajdonos a mentességi záradékra hivatkozott: az áruküldemény sajátos természete (romlandóság) megalapozza a mentességét.

  A bíróság viszont kimondta, hogy az áruküldemény sajátos természete miatt a tengeri út megkezdése előtt járulékos kötelezettsége lett volna a fuvarozónak a mélyhűtő berendezésről, valamint annak hibátlan működéséről való kötelező gondoskodás. A berendezés megléte ugyanis nem elegendő, ha egyébként nem működik megfelelően, ezt a rakományt pedig csak így szabadott volna fuvarozni.”[433]

---

cső bármikor, különösebb nehézség nélkül becsomagolható. Az ilyen feltételezés azonban kizárható azon egyértelmű ténymegállapítás következtében, hogy a juát fuvarozó hajók gyakoratának megfelelően a csövet a hajó indulása előtt kellett becsomagolni, valamint hogy az út során a csövek már nem is voltak láthatóak, illetve hozzáférhetőek a rakomány egy részének az elmozdítása nélkül.

[430] Northern Shipping Co. v. Deutsche Seereederei G.M.B.H. and Others (The Kapitan Sakharov), [2000] 2 Lloyd's Rep. 255. (KASSEM: i.m., 56. o.)

[431] KASSEM: i. m., 56. o.

[432] Owners of Cargo on Ship “Maori King” v. Hughes (KASSEM: i.m., 57.o.)

[433] KASSEM: i. m., 57. o.

A konkért jogesetek bemutatásával azt a jogfejlesztő szerepet is be kívántuk mutatni, amelyet az angolszász joguralom terrénumán a bíróságok a tételes jogra gyakorolnak.

4.3. A tengeri fuvarozó objektív felelőssége az Egyezményben

A *hajóút* során keletkező árukárokért való felelősség az *objektív felelősség* logikáját követi: *az áruküldeményben keletkezett kár ténye önmagában megalapozza a kárfelelősséget*.[434] Ez alapján a jogellenes magatartással történő okozás helyett *a károsodás objektív ténye a kiinduló pont, s a szerződéses magatartás értékelése helyett a mentesítő okok hiányának vagy meglétének a megállapítása (bizonyítása) alapítja meg vagy zárja ki a felelősséget a fuvarozó felelősségének az időtartama, vagyis a tengeri út alatt.*

Az Egyezmény felelősségi struktúrájának objektív ága tehát a kockázatmegosztás egy speciális, a konkrét tengeri tapasztalat, gyakorlat mentén kialakult alakzata. Megalkotásának megfogalmazott célja ugyancsak a felelősségkorlátozás- és kizárás határok közé szorítása volt. Nem azt határozza meg azonban pozitív szabállyal, hogy mely esetekben tartozik felelősséggel a fuvarozó, hanem egy nagyon részletes – különféle szempont alapján csoportosítható – a-q-ig terjedő listát ad arra vonatkozóan, hogy mikor *nem* áll fenn a fuvarozó felelőssége (a contrario: minden más esetben viszont felel).[435]

A tengeri árufuvarozási alrendszer szokásos kimentési klauzulák gyűjteményeként – a Harter Act rendszerét továbbfejlesztve – tételesen sorolja fel azon körülményeket, amelyek a fuvarozó kockázatviselésének tartományán kívül esnek, amelyekért ezért felelősséggel sem tartozik. A felelősség felső határa természetesen a „vis maior" („casus maior"). A taxáció sajátossága, hogy a navigációs hibát fenntartja, sőt első helyen nevesíti a fuvarozót mentesítő jogi tények között.

Az alábbi táblázatban felsorolt mentesítő körülmények nemcsak tartalmilag, hanem szóhasználati szempontból is számos üzenetet hordoznak, ezért indokolt az eredeti angol szöveget is rögzíteni a táblázatban. Mutatják azt, hogy a Brüsszeli Egyezmény valójában az angolszász bírói gyakorlat által elfogadott felelősségkizáró- és korlátozó klauzulák nagy történetiségű gyűjteménye, s a precedensjog lenyomataként szinte történelemkönyvbe illő kategóriákat is tartalmaz (pl. uralkodók, hatóságok cselekményei; az eredeti szövegben a Queen's enemies stb.)[436]

[434] SZALAY Gyula: Befejezetlen mondat, avagy az új Ptk. és a fuvarozói felelősség. In.: KESERŰ-KŐHIDI (szerk): Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnabás tiszteletére. Eötvös József Könyv-és Lapkiadó Bt., valamint a Széchenyi István Deák Ferenc Állam-és Jogtudományi Kara. Budapest-Győr, 2015., 446. o.
[435] KOVÁCS (2015/2): i. m., 57-86. o.
[436] KOVÁCS Viktória: A tengeri fuvarozó felelősségének változásai. In.: FAZEKAS-KŐHIDI-CSITEI (szerk.): Állandóság és változás: tanulmányok a magánjogi felelősség köréből. Gondolat Kiadó, Budapest, 2017., 133. o.

V-2. táblázat A Szabályokban meghatározott mentesítő körülmények (Készítette: K. V.)

a)	Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.	a)	A hajó parancsnokának, személyzetének, a révkalauznak vagy a fuvarozó alkalmazottjainak a navigációval vagy a hajó kezelésével kapcsolatos cselekedetével, hanyagságával vagy hibájával okozott károk,
b)	Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.	b)	A tűz által okozott károk, ha az nem a fuvarozó hibájából következett,
c)	Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.	c)	A tengeren vagy más hajózható vizeken a veszélyek és balesetek következtében keletkezett károk,
d)	Act of God.	d)	A természeti erők által okozott károk („vis maior"),
e)	Act of war.	e)	Háborús események,
f)	Act of public enemies. (eredetileg Queen's enemies)	f)	A társadalom ellenségeinek cselekményei
g)	Arrest or restraint or princes, rulers or people, or seizure under legal process.	g)	Uralkodók, hatóságok cselekményei, elkobzás,
h)	Quarantine restrictions.	h)	Vesztegzár,
i)	Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.	i)	Az áru feladójának, tulajdonosának, ügynökének, képviselőjének cselekedete, mulasztása,
j)	Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.	j)	Sztrájkok, munkabeszüntetések vagy a munka bármely okból történő részleges vagy általános megszüntetése,
k)	Riots and civil commotions.	k)	Zendülések, zavargások,
l)	Saving or attempting to save life or property at sea.	l)	Élet- vagy vagyonmentés, illetve ennek kísérlete a tengeren,
m)	Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.	m)	Az áru belső tulajdonságából eredő mennyiségi, súly vagy egyéb veszteség,
n)	Insufficiency of packing.	n)	A csomagolás hibája,
o)	Insufficiency or inadequacy of marks.	o)	Jelek elégtelensége vagy hibája,
p)	Latent defects not discoverable by due diligence.	p)	Rendes gondossággal fel nem fedezhető hibák,
q)	Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.	q)	Nem a fuvarozó vagy ügynöke vagy alkalmazottjai cselekedetéből vagy mulasztásából eredő kár, de ebben az esetben az érdekeltnek bizonyítania kell, hogy a kár nincs okozati összefüggésben a fuvarozó, illetve a közreműködő cselekedeteivel.

(A hivatalos magyar nyelvű változatot az 1931. évi VI. törvény tartalmazza.)

Az Egyezmény a fuvarozó árukárért fennálló felelőssége határát tehát egy nagyon részletes taxatív felsorolással vonja meg, vagyis rögzíti a metesítő körülményeket. Amennyiben sikeresen bizonyítja a fuvarozó ezen körülmények valamelyikének fennállását, vagyis azt, hogy az árukár a *felsorolt események vagy körülmények valamelyikéből ered*, és a fuvarozó eleget tett a *jármű kiállításával és az árukezeléssel* kapcsolatos alapvető kötelezettségeinek, akkor mentesül a felelősség alól.[437]

A kivételek listája részben olyan mentesítő körülményeket nevesít, amelyek a szokásjog alapján csiszolódtak ki, s az első írott tengeri fuvarjogi jogforrásban, a Harter Actben is

[437] John RICHARDSON: A Guide to the Hague and Hague-Visby Rules. (Third Edition). Lloyd's of London Press Ltd. 1994., 47. o.

felelősségkizárásra biztosítottak lehetőséget. Jelentős részük viszont új elemként jelenik meg, amelyek valószínűleg gyakran alkalmazott szerződési formulák, vagy a hajóselismervények kikötései révén honosodtak meg a tengeri árufuvarozás szerződési gyakorlatában, s azokat foglalta össze az Egyezmény.

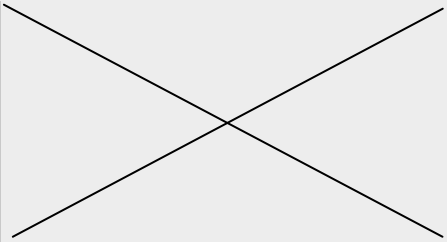
Az V-3. táblázat ezt a történetiséget mutatja be, vagyis a Harter Act és az Egyezmény azonosságait és különbségeit (a hiteles összehasonlítás céljából angol nyelven).

Az egyes kimentő okokat részletesen a Rotterdami Egyezmény felelősségi struktúrájának ismertetését követően tekintjük át, mert ezzel mód nyílik a *tradicionális* fuvarozói felelősség mindhárom megjelenési formájának (Harter Act, Brüsszeli Egyezmény, Rotterdami Egyezmény) az összehasonlító elemzésére. Itt – első lépésként – a Harter Act és a Brüsszeli Egyezmény kimentő tényezőit foglaljuk összehasonlító táblázatokba.

A táblázatból világosan megállapítható, hogy az alapokat a Harter Act képezte, az annak megalkotását követő technikai, gazdasági és politikai változások azonban igen jelentős új elemeket is kicsiszoltak. (Fél évszázaddal később, a jogfejlődés következő fázisában, a Rotterdami Egyezmény mentesítő tényezői még további „modernizációt” tükröznek.)

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

V-3. táblázat A mentesülési okcsoportok a Harter Act és a Brüsszeli Egyezmény alapján (Készítette: K. V.)

Mentesülési okcsoportok	Harter Act 3. cikk	Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont
Navigációs hiba	Faults or errors in navigation, or in the management of the said vessel.	Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
„Casus maior" („vis maior") esetköre	Acts of God.	Act of God.
„Casus maior" / „Casus minor" esetkörei (vegyes zóna)	Dangers of the sea or other navigable waters, → Public enemies, → Seizure under legal process, → Inherent defect, quality, or vice of the things carried. →	*Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;* Act of war; Act of public enemies; *Arrest or restraint or princes, rulers or people, or seizure under legal process*. *Quarantine restrictions*; *Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general*; Riots and civil commotions; *Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods*.
Károsulti közrehatás („szubjektív")	Any act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.	Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
Károsulti közrehatás („objektív")	Insufficiency of package. →	Insufficiency of packing; Insufficiency or inadequacy of marks.
Speciális veszélyek	Saving or attempting to save life or property at sea, → Any deviation in rendering such service.	Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier; Saving or attempting to save life or property at sea, Latent defects not discoverable by due diligence.
		Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

4.4. Az árukárért való kártérítés összegszerű korlátozása

Mint bemutattuk, egyes középkori törvényszövegekben már találkozhatunk a fuvarozó, illetve a tulajdonos korlátozott felelősségének egyes esetköreivel.[438] A meghatározott összeg erejéig (csomagonként vagy egységenként) fennálló kártérítési kötelezettség (hajóselismervénnyel történő árufuvarozás esetén) – az Egyezményben öltött elsőként jogszabályi formát. A tengeri szakaszon továbbított áru esetében *csomagonként vagy egységenként 100 font sterlingben* (amely aranypénz volt) *vagy aranyértékben*, azzal egyenlő értékű összegben határozta meg a fuvarozó kártérítési kötelezettségének felső határát.[439]

> Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 5. pont:
> „A fuvarozó és a hajó az árukban okozott vagy azokat ért kárért vagy veszteségért csomagonkint vagy egységenkint 100 font sterlingen vagy más pénznemben ezzel egyenlő értékű összegen felül semmi esetre sem felelős, hacsak ezeknek az áruknak természetét és értékét a feladó a berakodás előtt nem közölte és ezt a nyilatkozatot az elismervénybe be nem jegyezték." (Hivatalos fordítás, 1931. évi VI. törvény)

A határösszeget a felek szerződésükben *nem csökkenthették*, annál magasabb kártérítési felelősségi összeghatárban viszont megállapodhattak. A fuvarozónak ez alapján tehát a teljes kárt meg kellett térítenie abban az esetben, ha a kár alacsonyabb értéket képviselt, mint a jelzett összeghatár, amennyiben viszont éppen annyi, vagy több a meghatározott értéknél, akkor a fuvarozó csak a törvényben meghatározott összegig tartozik kártérítési kötelezettséggel. Ezt az áruküldemény bármely okból történő elveszése vagy megsérülése esetére (pl. tengerképtelenség, törés, lopás, hibás raktározás, hibás kezelés) kötelező szabályként határozta meg az Egyezmény. (Megjegyzendő, hogy a késedelmes kiszolgáltatásból eredő kár megtérítési kötelezettségéről ez a szabályzat még nem rendelkezik!)

Ennek okait a felek által felvállalt kockázatban – alapvetően a fuvardíj és a fuvarozót terhelő rizikó aránytalanságában kell keresni. A kérdéskört a X.9 fejezetben részletesen kibontjuk.

Az Egyezmény nem tesz különbséget a darabáruk és az ömlesztett áruk között a kártérítés mértékét tekintve. Ezt példázza a *Vinnlustodin HF Vatryggingaffelag Island HF – Sea Tank Shipping AS-ügy*[440], amelyben 2013. augusztusában a Reykjavikban kelt hajóselismervény alapján 2000 tonna ömlesztett halolaj fuvarozása történt meg az izlandi Westmans Islandsről és a Faskrudsfjordurból a norvégiai Stokmarknesbe.

A hajó kapitánya aláírta a hajóselismervényt, ami alapján láthatóan jó állapotban vette fel a fuvarozó az áruküldeményt. A hajóselismervényen szerepelt, hogy „Izlandi halolaj ömlesztve –

[438] KRESKAY: i. m., 9. o.
[439] Brüsszeli Egyezmény: 4. cikk (5) bek.
[440] Case No: CL-2016-000070

2.056.926 kg" került feladásra. A küldemény azonban károsodott a tengeri fuvarozás közben: veszített a tömegéből.

A vita tárgyát az képezte, hogy a kártérítés összegszerűsége tekintetében az ömlesztett árura alkalmazható-e az Egyezmény csomagonkénti korlátozó rendelkezése, mely alapján nem haladhatja meg a fuvarozó felelőssége a 100 angol fontot. A Bíróság döntése alapján az „egység" kifejezést ebben az esetben tömegárura nem lehet alkalmazni.

Külön kiemelést érdemel, hogy az Egyezmény a kártérítés összegszerű korlátozásával kapcsolatosan külön szabályozás tárgyává tesz egy klasszikus fuvarjogi nyilatkozatot: ez a hajóselismervényre vezetett értékbevallás.[441] (Az értékbevallás intézményét a XII.1.2.b) pontjában ismertetjük.) A kockázatmegosztásnak ezen formáját elsőként az Egyezmény szabályozta a tengeri magánjogban. Rendelkezései alapján az értékbevallás nem kötelezi a fuvarozót: bármikor *megtagadhatja* a bevallott érték valódiságát.[442] Amennyiben pedig bizonyítást nyer, hogy a feladó szándékosan tett hamis értékbevallást, akkor a fuvarozó egyáltalán nem tartozik felelősséggel a bekövetkezett árukárért.[443]

4.5. A bizonyítási teher megosztása

Az Egyezmény felelősségi szabályrendszerének része a bizonyítási teher megosztása is. A követelés és a követeléssel szembeni ellenbizonyítás tekintetében egyetlen utaló rendelkezést rögzít:

> Brüsszeli Egyezmény 4. cikk:
> „…őreá háramlik annak kimutatása, hogy sem a fuvarozó személyes hibája vagy ténye, sem a fuvarozó megbízottainak vagy felügyelőinek hibája vagy ténye nem volt oka a kárnak vagy veszteségnek". (Hivatalos fordítás, 1931. évi VI. törvény)

A klauzula többféleképpen értelmezhető, ami az angolszász és a kontinentális jogrendszerek különbözőségéből eredő, eltérő bírói gyakorlatra, valamint arra is visszavezethető, hogy az Egyezmény Aláírási jegyzőkönyve szerint nem kötelező annak szó szerinti átvétele. Ezért a nemzetenként átvett szabályozások között lényeges eltérések mutatkoznak a bizonyítási teher megosztása tekintetében is.[444]

Nézetünk szerint a szabályozás logikája a bizonyítás következő sorrendjét, illetve kötelezettségét indokolja.

A fuvarozási jogviszony sajátosságaiból, valamint a kár bekövetkezésének tényéből következik, hogy elsőként a *károsultnak* kell prima facie bizonyítékot szolgáltatnia a *kár bekövetkezésére és annak mértékére.* Ezen belül:

[441] Brüsszeli Egyezmény: 4. cikk (5) bek.
[442] Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 5. pont, (2) bek.
[443] Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 5 pont, (4). bek.
[444] William TETLEY: The Burden and Order of Proof in Marine Cargo Claims. (Ld. https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/G37complement/burden.pdf), 31-35. o.

- Elsőként azt kell bizonyítania, hogy jogosan tart igényt a kártérítésre: vagyis, hogy fuvarozási jogviszonyban áll a fuvarozóval, valamint az ő tulajdonában áll a károsodott rakomány.
- Bizonyítania kell azt is, hogy az árukár valóban bekövetkezett, tehát a fuvarozó megszegte a szerződést.
- Ezt követően természetesen a kár bekövetkezésének az időpontja is releváns a bizonyítás szempontjából, hiszen csak akkor követelhető a fuvarozótól kártérítés, amennyiben a kár a fuvarozó őrizete (custodia) alatt következett be. Ennek igazolására a hajóselismervény szolgál: amennyiben az okmány alapján eltérés mutatkozik az áru fizikai paraméterei tekintetében annak a felvételkori és a kiszolgáltatáskori állapota között, akkor jó eséllyel a tengeri út alatt sérült meg.
- A károsultnak végül az árukár tényleges vagyoni értékét is bizonyítania kell.

A bizonyítás következő fázisa a fuvarozót terheli, éspedig kimentő bizonyítás (exculpatio) révén. Ez azt jelenti, hogy csak akkor mentesülhet a felelősség alól, amennyiben – prima facie – bizonyítja, hogy a jogforrásban taxative felsorolt mentesítő tényezők valamelyike fennállt a fuvarozás során, és az ok-okozati összefüggésben áll az árukár (szerződésszegés) tényével.

Tehát nem a károsultnak kell az exkulpációs ok hiányát bizonyítani, hanem a fuvarozónak valamely (a)-(q) pont szerinti körülmény bekövetkezését.

Ezt a receptum helyzet, vagyis a felek között fennálló bizonyítási asszimetria indokolja: a fuvaroztató azon helyzete, hogy általában nem ismeri a káreset bekövetkezésének körülményeit. Amennyiben pedig a fuvarozó sikeresen bizonyítja, hogy valamely mentesítő körülmény okozta a kárt, s ily módon a kár bekövetkezéséhez egyáltalán nem járul hozzá, akkor mentesül a felelősség alól.

Amennyiben tehát a fuvarozó sikeresen bizonyítja valamely külső veszélyforrás fennállását, akkor mentesülhet. Az ellenbizonyítás lehetősége viszont megilleti a károsultat.

A tengeri fuvarozói felelősség sajátossága pedig, hogy a fuvarozó *felróhatósági alapon (rendes gondosság)* is felelhet az árukáért (a tengerképtelenség esetében a tengeri szakasz megkezdéséig, az árukezelés tekintetében pedig az egész tengeri út alatt).

Kérdéses lehet az objektív és a szubjektív felelősségi szabályok alakulásának sorrendje. A kérdéskörben egymástól egészen eltérő bírósági gyakorlat alakult ki a különböző államokban.

A különbségek elsősorban az angol és az amerikai értelmezés eltéréseiből következnek. Az angol bírói gyakorlat alapján, ha a fuvarozó mentesülni kíván, akkor vétlenségét neki kell bizonyítania. Az amerikai gyakorlat alapján viszont éppen ellenkezőleg, a kártérítésre jogosultnak kell bizonyítania a hajótulajdonos vétkességét például a tűz keletkezésében.[445]

[445] KRESKAY: i. m., 128-129. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

Olyan értelmezések is léteznek, amelyek eleve kizárják a fuvarozó mentesülését külső, objektív körülményekre hivatkozás révén. Ennek előfeltétele, hogy a fuvarozó vétlenségét bizonyítsa a hajózás technikai feltételei és az árukezelés tárgykörében.[446]

Nézetünk szerint teljesen ésszerűtlen lenne, ha a fuvarozónak első lépésként azt kellene bizonyítania, hogy vétlen volt az árukár bekövetkezésében. Sőt, amennyiben a felróhatóság hiányát előre bizonyítania kellene, akkor ez *már önmagában elegendő lenne az exkulpációhoz, az objektív veszélyek mint mentesítő jogi tények felsorolása pedig teljesen szükségtelenné válna.*

Ezért az az álláspontunk, hogy egyes esetekben teljesen irreleváns a fuvarozó felróható magatartását vizsgálni, amikor egyértelmű, hogy olyan erejű természeti csapás, veszély, baleset, háborús cselekmény okozta a kárt, vagy a küldemény természetes tulajdonságából eredt, ami ellen rendes gondosság tanúsításával sem védekezhet a fuvarozó. Sőt, a feladó tevékenységéből, mulasztásából származó károk esetében szóba sem jöhet a fuvarozó vétkességének a bizonyítása.

Az eset körülményeitől függ tehát, hogy kinek, mit és milyen logika mentén kell bizonyítania a mentesítő körülményt (tényezőt).

4.6. Az igényérvényesítés

Mint arra utaltunk, a fuvarozói felelősség struktúrájának harmadik eleme a jogviták rendezésének eljárási mechanizmusát rendezi. Az Egyezményben a témakör meglehetősen hézagosan szabályozott, ahhoz képest viszont nagy az előrelépés, hogy a Harter Act egyáltalán nem rendelkezett a kártérítési igény érvényesítésének egyetlen szabályozási eleméről sem.

Ennek valószínű magyarázata az, hogy az igények érvényesítése a lex mercatoria, vagyis a nemzetközi kereskedelmi szokásjog kodifikálatlan, viszont az idők folyamán megszilárdult elveinek a figyelembe vételével történt. Másrészről pedig nem szabad figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy az Egyezmény eredetileg egy hajóselismervény mintának készült, és valószínűleg a jogviszony szereplőinek a nemzeti joga alapján történt a kártérítési igények érvényesítése.

Az Egyezmény a szóbanforgó tárgykörben csak a kártérítési igény bejelentését, vagyis a fenntartás megtételének módját, valamint annak joghatását szabályozza: meglehetősen rövid, három napos igénybejelentési határidőt szab.

> Brüsszeli Egyezmény 3. cikk 6. pont második fordulat:
> "Ha a veszteségek és károk nem szembetűnőek, az értesítést a kiszolgáltatástól számított három nap alatt kell megadni." (Hivatalos fordítás, 1931. évi VI. törvény)

A fuvarozási szerződés alapján támasztható igények érvényesítésének idejét is rövid, 1 éves határidőben határozza meg.[447]

[446] KRESKAY: i. m., 129. o.
[447] Francis REYNOLDS, Q.C.: Hague, Visby, Hamburg and Rotterdam. A maritime tour of northern Europe. In: Norman A. Martinez GUTIÉREZ: Serving the Rule of International Maritime Law., New York, 2010., 238. o.

> Brüsszeli Egyezmény 3. cikk 6. pont negyedik fordulat:
> "A fuvarozó és a hajó a veszteségért és a kárért való felelősség alól mindenesetre mentesül, ha nem indítottak keresetet az áruk kiszolgáltatásának évében vagy attól a naptól számított egy év alatt, amikor az árukat ki kellett volna szolgáltatni." (Hivatalos fordítás, 1931. évi VI. törvény)

Az Egyezmény rendelkezése alapján nem tisztázott, hogy a határidő jogvesztő vagy elévülési jellegű. Egyes nézetek szerint jogvesztő,[448] más jogrendszerekben viszont elévülési jellegű. Kérdéses továbbá az is, hogy közös megállapodással meg lehet-e hosszabbítani, valamint van-e lehetőség, és ha igen, milyen szabályok alapján, a határidő megszakítására, szünetelésére, illetve nyugvására. E kédések megválaszolása az alkalmazandó nemzeti jogra tartozik.[449]

[448] RICHARDSON: i. m., 43-44. o.
[449] MARTONYI (1978): i. m., 115. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

VI. fejezet
A BRÜSSZELI EGYEZMÉNYTŐL A HAGUE-VISBY RULESIG

1. A Visby Protokoll

Amint korábban arra már utalás történt, az Egyezmény kiegészítése gyanánt elfogadott Visby Protokoll több korrekcióval módosította az eredeti szabályozást. Ezek a rendelkezések a tengeri fuvarozó felelősségéhez kapcsolódó részterületekkel foglalkoznak.

1.1. Az Egyezmény alkalmazási körének bővítése

Az Egyezmény azon hajóselismervényekre alkalmazandó, amelyeket az ahhoz csatlakozott államban állítottak ki: vagyis elsősorban kimenő forgalomban érvényesült (területi hatály).[450]

A tárgyi összefüggés miatt szükséges megjegyezni, hogy ezen előfeltétel teljesülése esetén egy további feltétel is meghatározza az Egyezmény alkalmazási körét: kizárólag az áruküldemény fedélzetre rakásától a kirakodásukig terjedő idősávon belül érvényes[451] a jogforrás (időbeni hatály). Az Egyezmény időbeni hatálya a szerint kapcsolódik a felelősséghez, hogy kijelöli azt az idősávot, amin belül megalapozott lehet a fuvarozó kártérítési felelőssége árukár esetén.

Az Egyezmény alkalmazhatósága számos kollíziós probléma forrásává vált a hatályosulását követően. Különös jelentősége van a kérdéskörben a „*Vita Food Products kontra Unus Shipping* ügy"[452]-nek, ahol a bill of lading nem tartalmazott alkalmazhatósági záradékot. Az ebből eredő további vitás helyzetek elkerülése érdekében a CMI dolgozta ki a megoldást, s

[450] Brüsszeli Egyezmény 1. cikk b) pont (RICHARDSON: i. m., 4. o.)
[451] Brüsszeli Egyezmény 1. cikk e) pont (RICHARDSON: i. m., 4. o.)
[452] *A Vita Food Products Inc kontra Unus Shipping Co Ltd* ügyben [1939] született a Brit Királyi Államtanács Bírói Bizottságának egyik legfontosabb kollízión alapuló döntése. Az ügy igen nagy jelentőséggel bír a szerződéses jog területén. Kiszélesítette a szerződő felek azon lehetőségét, hogy a szerződésre alkalmazandó jogot szabadon kiköthessék. Az út folyamán a hajó rossz időjárási körülmények és jégtáblák közé keveredett Új-Skócia partjainál, majd viharos szélben vetődött partra. A hajó végül kiszabadult, és Guysborough felé vette az útját, ahol a rakományt kirakodták, majd egy másik hajóra átrakodták, és azzal New Yorkba továbbították, ahol a Vita Food sérült állapotban vette át, a fuvardíjat azonban kifizette érte. A Vita Food Új-Skóciában pert indított az Unus Shipping ellen a rakományt ért kár, valamint a mentesítési és egyéb kiadások miatt. Azt állította továbbá, hogy a *Hurry On* nem volt tengerképes, valamint jogsértő volt a hajóselismervény, mivel nem tartalmazta a Brüsszeli Egyezmény alkalmazására vonatkozó kikötést, és ezért csupán a szokásos fuvarozói felelősséget foglalta magában. Az Unus Shipping azzal érvelt, hogy azért nem szerepelt a hajóselismervényen a konkrét kikötés, mert az szerepelt rajta, hogy az angol jog az irányadó a jogvitákra, így közvetve a Brüsszeli Egyezméyn alkalmazhatóságát is tartalmazta, mivel az angol 1924. évi tengeri árufuvarozásról szóló törvény léptette életbe az Egyezményt.
Új-Skócia Legfelsőbb Bírósága a hajóselismervény jogsértő voltát visszautasította. A Királyi Államtanács helybenhagyta Új-Skócia Legfelsőbb Bíróságának a döntését, viszont eltérő indokokkal (ezekre az indokokra tételesen nem térünk ki).
A bíróság álláspontja alapján az angol jog szerint a szerződésre az a jog az irányadó, amit a felek szabadon kiválasztanak. Ha nem szerepel kikötés a szerződésben, akkor a szerződési feltételekből, valamint az ügy releváns körülményeiből kell vélelmezni. Ezért az új-fullandi törvény nem volt alkalmazható, mivel a szerződésre irányadó jog az angol jog volt.

kiszélesítette az Egyezmény területi hatályát: általánosan érvényessé vált *az azt aláíró országok bármelyikében a befelé és a kifelé irányuló tengeri fuvarügyletre* egyaránt.[453]

Ezt a megoldást felülírták azonban a Visby-kiegészítés rendelkezései. A módosítás révén nemcsak a részes államok bármelyikében kiállított hajóselismervényre alkalmazandó az Egyezmény, hanem akkor is, ha a tengeri fuvarügylet *részes állam kikötőjéből indul,* vagy amennyiben a hajóselismervényen szereplő vagy a bill of lading által bizonyított fuvarozási *szerződés kiköti,* hogy a szerződés az Egyezmény vagy az azt hatályba léptető törvény hatálya alá tartozik függetlenül a hajó, a fuvarozó, a feladó, a címzett vagy bármely más érintett személy nemzetiségétől.[454]

> Visby Protokoll 5. cikk:
> „Az Egyezmény 10. cikke hatályon kívül kerül, és a következő rendelkezés váltja fel:
> A jelen Egyezmény rendelkezéseit kell alkalmazni minden olyan hajóselismervényre, ami két különböző Állam kikötője közötti árufuvarozást érint, amennyiben:
> (a) a hajóselismervényt valamely Szerződő Államban bocsátották ki, vagy
> (b) a fuvarozás valamely Szerződő Állam kikötőjéből indul, vagy
> (c) a hajóselismervénybe foglalt vagy általa igazolt szerződés úgy rendelkezik, hogy irányadó jognak a jelen Egyezmény szabályait vagy bármely Államnak az Egyezményt hatályba léptető jogszabályát tekinti, függetlenül a hajó, a fuvarozó, a feladó, a címzett vagy bármely más érintett személy nemzetiségétől.
> A Szerződő Államoknak a jelen Egyezmény rendelkezéseit kell alkalmazniuk a fent említett hajóselismervényekre.
> A jelen cikk nem mentesíti a Szerződő Államokat a jelen Egyezmény hajóselismervényre vonatkozó, az előző bekezdésekben nem szereplő rendelkezéseinek az alkalmazása alól”.[455] (Ford.: K. V.)

[453] DIAMOND: i. m., 230. o.
[454] Visby Rules 5. cikk.
[455] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: Visby Protocol Article 5 „Article 10 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: "The provisions of this Convention shall apply to every Bill of Lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if: (a) the Bill of Lading is issued in a Contracting State, or (b) the carriage is from a port in a Contracting State, or (c) the contract contained in or evidenced by the Bill of Lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the Bills of Lading mentioned above. This Article shall not prevent a Contracting State from applying the rules of this Convention to Bills of Lading not included in the preceding paragraphs”.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

1.2. A hajóselismervénynek az áru átvételét és állapotát bizonyító szerepe

Az Egyezmény eredeti változata alapján a hajóselismervény kiállításával a fuvarozó prima facie bizonyítja, hogy az okmányba bejegyzett minőségben, mennyiségben és állapotban vette fel az áruküldeményt fuvarozásra. Ez a felvett árudarabok jelöléseivel, a csomagok és árudarabok számával, mennyiségével, súlyával, valamint a küldemény látható állapotával kapcsolatosan *vélelmet* alapít: azt, hogy a küldemény valós állapota megfelel a feladó által írásban megadott adatoknak. A *vélelem azonban megdönthető*: a fuvarozó (vagy ún. „unclean B/L" kiállítása esetén kiszolgáltatáskor a címzett) bizonyíthatja, hogy az áruküldemény valós állapota nem felelt meg a feladó által megadott jeleknek, mennyiségi vagy súly adatoknak.

A hajóselismervény e funkciója, bár kifejezetten nem nevesíti az Egyezmény, tartalmából egyértelműen következik. Némileg meglepő módon azonban „figyelmen kívül marad az a gyakorlati jelentőségű kérdés, hogy megváltozik-e, és ha igen, akkor hogyan változik meg a bill of lading bizonyító ereje akkor, ha idő közben értékpapírként *forgatmányozásra kerül.* Vagyis, hogy ugyanilyen bizonyító erővel bír-e a bill of lading akkor is, ha jóhiszemű harmadik személy részére átruházzák".[456]

A szóbanforgó kérdéskör szabályozatlansága miatt különféle megoldások csiszolódtak ki az alkalmazó államok jogrendszerének megoldásai alapján.[457]

Az eltérő gyakorlat terjedésének megfékezése céljából a CMI a hajóselismervény szóbanforgó funkcióját szabályozó cikk határozott és egyértelmű kiegészítését javasolta, amely bekerült a Visby Protokollba.[458]

A módosítás alapján a hajóselismervény továbbra is bizonyítja az áruküldemény fuvarozó általi átvételét, sőt a kiállított bill of lading akkor is bizonyítéka az áru felvételnek és állapotának, ha az értékpapír harmadik, jóhiszemű személy részére kerül átruházásra. Bizonyítja tehát, hogy az áruküldemény felvételkori állapota, minősége stb. megfelel a hajóselismervény ezen tartalmának (amit a fuvarozó a feladó által megadott adatok alapján állít ki).

A kiegészítés jelentős változtatása azonban az, hogy a bill of lading jóhiszemű harmadik személy részére való átruházása esetén nincs lehetőség ellenbizonyításra (megdönthetetlen vélelem). Vagyis az érdekelt nem bizonyíthatja az okmányban foglaltak ellenkezőjét, hiszen a forgatmányos nem tud, s a kellő körültekintés tanúsítása mellett sem kellene tudnia arról, hogy a küldemény valós állapota megfelel, vagy ellenkezőleg, nem felel meg a hajóselismervény tartalmának. A többi érdekelt még összejátszva sem állíthatja kész helyzet elé tehát, ha jóhiszeműen bízott az okmány tartalmában.

> Visby Protokoll 1. cikk (1) bek.:
> „A 3. cikk 4. bekezdését az alábbiakkal kell kiegészíteni:

[456] DIAMOND: i. m., 230. o.
[457] DIAMOND: i. m., 230. o.
[458] DIAMOND: i. m., 231. o.

> Az ellenkezőjének a bizonyítása azonban nem elfogadható abban az esetben, ha a hajóselismervény egy jóhiszemű harmadik személy részére került átruházásra."[459] (Ford.: K. V.)

1.3. Az alkalmazottak és közreműködők felelőssége

A Visby Protokoll a fuvarozónak az alkalmazottaiért és közreműködőiért való felelőssége felé vezető úton is megtett egy igen fontos lépést azzal, hogy az ún. Himalaya klauzulát[460] adaptálta.

A probléma onnan ered, hogy az angolszász jog alapján *szerződésszegés címén* a fuvarozó, és károkozás *(tort) címén* a közvetlen károkozó (alkalmazott) is perelhető. Kérdéses volt azonban az igények egymáshoz való viszonya és azok terjedelme.

A Visby Protokoll e tekintetben két meghatározó jelentőségű rendelkezést tartalmaz.

Egyrészt kártérítési kereset indítható a *fuvarozóval* szemben az áru elveszéséért vagy megsérüléséért függetlenül attól, hogy az árukár szerződésszegésből vagy szerződésen kívüli károkozásból (tort) származik.[461]

Másrészről, a Visby Protokoll a fuvarozóra vonatkozó felelősségi szabályokat kiterjesztette a fuvarozó alkalmazottaira és közreműködőire, és – amennyiben a kártérítési per a fuvarozó alkalmazottjával vagy közreműködőjével szemben indult – a fuvarozót megillető *mentességek és felelősségkorlátozások* a szóbanforgó személyi kört is megilletik.[462]

Amennyiben tehát az alkalmazott, illetve a képviselő nem független vállalkozó, akkor ez a személyi kör is jogosult a fuvarozót megillető mentességek és felelősségkorlátok igénybevételére károkozás esetén. A felelősség felső határára az Egyezménynek a felelősség összegszerű korlátozására vonatkozó rendelkezései is irányadók.

> Visby Protokoll 3. cikk:
> „Az Egyezmény 4. és 5. cikkelye közé az alábbi 4/A. cikk kerül beszúrásra":
> "1. A jelen Egyezményben biztosított mentességek és felelősségkorlátok bármely, a fuvarozási szerződés alapján a fuvarozóval szemben indult, az árut ért veszteséggel vagy kárral kapcsolatos perben alkalmazandóak, függetlenül attól, hogy a kereset szerződésszegésen vagy más vétkes cselekményen alapul.
> 2. Amennyiben a szóbanforgó per a fuvarozó valamely alkalmazottjával vagy képviselőjével szemben indul (és az alkalmazott, illetve a képviselő nem független vállalkozó), az alkalmazott, illetve a képviselő jogosult a

[459] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: Article 1:"(1) In Article 3, paragraph 4, shall be added: However, proof to the contrary shall not be admissible when the Bill of Lading has been transferred to a third party acting in good faith."
[460] Adler & Dickson [1955] Q. B. 158:[1954] 2 Lloyd'sRep. 365.
[461] DIAMOND: i. m., 230. o.
[462] DIAMOND: i. m., 230. o.

> fuvarozót a jelen Egyezmény alapján megillető mentességek és felelősségkorlátok igénybevételére."[463] (Ford.: K. V.)

1.4. A kártérítési határérték és az alkalmazott pénznem változásai

Az Egyezmény az 1931-es aranypénzrendszer felfüggesztése előtt lépett hatályba. A fuvarozó felelősségét *font sterlingben* határozta meg.[464] Ez azt jelenti, hogy a *csomagonként* vagy *egységenként* fennálló kártérítési kötelezettség összegét font sterlingben (amely aranypénz volt) vagy aranyértékben,[465] azzal egyenlő értékű összegben kellett a fuvarozónak megtérítenie.

A kártérítési határértéknek a brit valutához kötöttsége nem biztosított azonban értékállandóságot. A pénzromlás a fuvarozói érdekek csorbulását[466] eredményezte: gyakorlati nehézségeket jelentett a különböző fizetőeszközök közötti értékbeli, s az átváltási költségek közötti nagy arányú eltérés.[467] A valutáris problémák megoldása gyanánt egy konkrétan kikötött mértékegység bevezetését kísérelték meg az összeghatár aranyalapra helyezése révén.[468]

Az aranypénzrendszer említett felfüggesztése miatt ez viszont nem jelentett hosszú távú megoldást. A Visby Protokoll emiatt *Poincaré frankban* határozta meg a fuvarozó kártérítési felelősségének összegszerűsített határát. A *fuvarozó csomagonkénti vagy egységenkénti maximális felelősségét 10 000 arany frankban, vagy a sérült vagy elveszett áru bruttó súlyát kilogrammonként 30 frankban* állapította meg az alábbiak szerint:

> Visby Protokoll 2. cikk a) pont:
> „A 4. cikk 5. bekezdése hatályon kívül kerül, és a következő rendelkezés váltja fel:
> Kivéve azt az esetet, hogy a fuvarozást megelőzően a feladó nyilatkozik az említett áru jellegéről és értékéről, és ez a hajóselismervényen is feltüntetésre kerül, sem a fuvarozó, sem a hajó semmilyen körülmények között sem visel felelősséget bármiféle, az árut ért veszteségért vagy kárért csomagonként vagy egységenként 10.000 franknak megfelelő összeg felett, illetve az elveszett vagy kárt szenvedett áru bruttó tömegét figye-

[463] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: „Article 3: Between Articles 4 and 5 of the Convention shall be inserted the following Article 4*bis*: 1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort. 2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention."

[464] Brüsszeli Egyezmény 4. cikk (5) bek.

[465] A pénzegység alatt aranyértéket kell érteni. Azok a szerződő államok, amelyekben a font sterling mint pénzegység nincs használatban, fenntartják a jogot, hogy pénzrendszerük szerint kerek számokban állapítsák meg a font sterlingben kifejezett összegeket. A nemzeti törvények fenntarthatják az adós részére azt a jogot, hogy tartozását hazai pénzben teljesítse az illető áruk kirakásának kikötőjébe való érkezés napján jegyzett árfolyam szerint. (9. Cikk)

[466] MAJTÉNYI László (1986/10): i. m., 445-449. o.

[467] DIAMOND: i. m., 228-229. o.

[468] KRESKAY: i. m., 211. o.

> lembe véve, kilónként 30 franknak megfelelő összeg felett, attól függően, melyik összeg a nagyobb."[469] (Ford.: K. V.)

(A kártérítési határösszeg pénznemének változásaira, valamint annak társadalmi-gazdasági hátterére X.9.4 fejezetben részleteiben visszatérünk.)

1.5. A csomagolási egység meghatározásának problémái

Az Egyezmény elfogadása körüli vitákat tovább fokozta a konténeres kereskedelmi forgalom, s a fuvarozott áru értékének növekedése a 70-es évek elejétől. Ennek következtében nemcsak a kártérítési határérték reálértéke, hanem a csomagolási egység definiálásának hiánya is gyakorlati problémákhoz vezetett a kártérítés pontos mértékének kalkulációja során.[470] A hajóstársaságok ugyanis legtöbbször az Egyezmény és az Amerikai Egyesült Államok tengeri kereskedelmi fuvarozásról szóló törvényének (US COGSA) rendelkezéseire hivatkoztak. Ezek alapján az egész konténert, és nem pedig annak tartalmát tekintették a kártérítés alapjának, ami hátrányos volt a fuvaroztató (árutulajdonos) számára. Az Egyezményt érő megalapozott kritikák tehát egyértelműen a szabályzat ésszerűsítésére, a modern tengerhajózási technológiákhoz való illesztésére, és a fuvarozó felelősségének szigorítására irányultak.

A Visby Protokoll megoldása erre az lett, hogy pontosan definiálta a csomagolási egység fogalmát:

> Visby Protokoll 2. cikk c) pont:
> „Ha az árut konténerben, rakodólapon, vagy más hasonló eszközben összegyűjtötték, azt a csomagot vagy más rakodási egységet kell csomagnak vagy rakodási egységnek tekinteni, amelyet a hajóselismervény az említett eszköz tartalmaként feltüntet. A fenti eset kivételével az említett eszközbe rakott árut egy rakodási egységnek kell tekinteni."[471] (Ford.: K. V.)

[469] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: Article 2.: "(a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the Bill of Lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."

[470] STURLEY – FUJITA – ZIEL: i. m., 160. o.

[471] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: „Article 2.: c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the Bill of Lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit."

1.6. A felelősség összegszerű korlátozásának elenyészése

Jelentős, a jövőbeni szabályozásokra nézve meghatározó újításként emelte be a Szabályokba a jegyzőkönyv a felelősségkorlátozáshoz való jogosultság elvesztésének a lehetőségét.[472] Ez azt jelenti, hogy nem illetik meg a fuvarozót a felelősség korlátozásából származó előnyök abban az esetben, amennyiben a kár a fuvarozó *szándékos cselekedetéből vagy mulasztásából származik,* vagy annak előidézésére irányult, vagy amelyet a *fuvarozó gondatlanságból* annak tudatában követett el, hogy a kár valószínűleg bekövetezhet (tudatos gondatlanság). Ezzel a tengeri fuvarjogban is alkalmazásra került a többi közlekedési alágazat szabályozásában már a kezdetektől megtalálható norma.

> Visby Protokoll 3. cikk:
> „Az Egyezmény 4. és 5. cikkelye közé az alábbi 4/A. cikk kerül beszúrásra”:
> „3. A fuvarozótól, valamint az alkalmazottaitól és a képviselőitől követelhető teljes összeg semmilyen körülmények között sem haladhatja meg a jelen Egyezményben biztosított korlátokat.
> 4. Mindazonáltal a fuvarozó valamely alkalmazottja vagy képviselője nem jogosult a jelen cikkely rendelkezései szerinti kedvezmények igénybevételére, amennyiben bizonyítást nyer, hogy a kár az alkalmazott, illetve a képviselő szándékos vagy gondatlan cselekményéből vagy mulasztásából származik, továbbá az alkalmazott, illetve a képviselő tudatában volt annak, hogy a kár valószínűsíthetően bekövetkezik.”[473] (Ford.: K. V.)

1.7. Az elévülési idő

Az Egyezmény és a Visby Protokoll egységesen *1 év* tartamú határidőt biztosít a kártérítési igény érvényesítésére a kiszolgáltatás időpontjától, illetőleg attól az időponttól számítva, amikor az áruküldeményt ki kellett volna szolgáltatni a címzett részére.

A Visby Protokoll viszont lényeges kiegészítéseket hajt végre a kérdéskör szabályozása tekintetben: bizonyos szabályok helyébe újakat léptetett, egyes szabályokat pedig kiegészített.[474]

Az Egyezmény estében nem egyértelmű ugyanis, hogy a határidő jogvesztő vagy elévülési jellegű. Egyes nézetek[475] szerint jogvesztő, ami alapján a kártérítési igény érvényesítésének a

[472] Visby Protokoll 2. cikk e) pont.
[473] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: „Article 3: Between Articles 4 and 5 of the Convention shall be inserted the following Article 4*bis*: 3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.
4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result”.
[474] DIAMOND: i. m. 231. o.

lehetősége, sőt maga a jogosultság is elenyészik, amennyiben a jogosult nem nyújtja be kártérítési keresetét az áru kiszolgáltatásától számított 1 éven belül,[476] más nézetek szerint viszont a határidő elévülési jellegű.

A Visby Protokoll viszont nyilvánvalóvá teszi az igényérvényesítési határidő *elévülési jellegét*.[477]

A kiegészítés alapján az elvülés szabályai a következők:

> Visby Protocol:
> „A 3. cikk 6. bekezdés 4. pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép”:
> ”A 6/A. bekezdésnek megfelelően a fuvarozó és a hajó minden esetben mentesül bármilyen jellegű felelősség alól árukár esetén, kivéve, ha peres eljárás indul az áru kiszolgáltatásától, illetve attól az időponttól számított egy éven belül, amikor az árut ki kellett volna szolgáltatni. Az említett időtartam mindazonáltal meghosszabbítható a peres eljárásra okot adó esemény megtörténte után, a felek megállapodása szerint.”[478] (Ford.: K. V.)

> Visby Protokoll:
> „(3) A 3. cikkely a 6. bekezdést követően az alábbi 6/A. bekezdéssel egészül ki: ”Bármely harmadik személlyel szemben indítható kártérítési per az előző bekezdésben említett egy éves időtartam leteltét követően is, amennyiben a per indítása az ügyben eljáró bíróság által alkalmazandó jog szerint megengedett időn belül történik. A rendelkezésre álló idő azonban nem lehet három hónapnál kevesebb attól az időponttól számítva, amikor a kártérítési pert indító személy bejelentette az igényét, illetve a vele szembeni perben az eljárást megindították ellene.”[479] (Ford.: K. V.)

[475] RICHARDSON: i. m., 43-44. o.
[476] RICHARDSON: i. m., 43-44. o.
[477] RICHARDSON: i. m., 43-44. o.
[478] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: „Article 1. (2) In Article 3, paragraph 6, subparagraph 4 shall be deleted and replaced by: Subject to paragraph 6*bis* the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen”.
[479] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: „In Article 3, after paragraph 6, shall be added the following paragraph 6*bis*: An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself".

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2. A Brüsszeli Protokoll

A Brüsszeli Protokoll, az Egyezmény második korrekciója, egyetlen módosítást tartalmaz. Ez a fuvarozó összegszerű felelősségkorlátozásának mértékét érinti. Ez alapján a fuvarozó felelőssége az elveszett vagy megsérült *áru bruttó kilogrammonként – 2 SDR-ben, vagy csomagonként, egységenként 666,67 elszámolási egységig*[480] terjedhet:

> „Brüsszeli Prtotokoll 4. cikk 5. bek. (a) pont:
> Kivéve azt az esetet, hogy a fuvarozást megelőzően a feladó nyilatkozik az említett áru jellegéről és értékéről, és ez a hajóselismervényen is feltüntetésre kerül, sem a fuvarozó, sem a hajó semmilyen körülmények között sem visel felelősséget bármiféle, az árut ért veszteségért vagy kárért csomagonként vagy egységenként 666,67 elszámolási egységnek megfelelő összeg felett, illetve az elveszett vagy kárt szenvedett áru bruttó tömegét figyelembe véve, kilónként ugyanennyi elszámolási egységnek megfelelő összeg felett, attól függően, melyik összeg a nagyobb."[481]
> (Ford.: K. V.)

[480] Hague-Visby Rules 4. cikk.

[481] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: Article IV. 5 (a) „Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 units of account per package or unit or units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

VII. fejezet
A HAMBURGI EGYEZMÉNY ÉS „SZATELLIT" EGYEZMÉNYEI

1. A Hamburgi Egyezmény és a „szatellit" egyezmények felelősségi rendszere

A tengeri fuvarozói felelősséget a szabályozással érintett konvenciókat illetően is a hagyományos fuvarjogi megközelítéssel mutatjuk be, tehát a három szerkezeti elem (alakzat, korlátozott kártérítés, sajátos igényérvényesítés) követésével.

A fuvarozói felelősség ezekben a szabályozásokban is megtartotta ugyanis a komplex, háromosztatú szerkezetét, ami ebben a tekintetben elődje (Brüsszeli Egyezmény) konstrukcióján alapul: részei az objektív felelősségi alakzat, a kártérítés korlátozott mértéke és a részletesen szabályozott igényérvényesítési processzus.

1.1. A felelősség alakzata

A felelősség alakzatát tekintve az ENSZ szakosított szervezetei az itt tárgyalt konvenciókban egy új, a korábbi szabályozástól, de a tradicionális tengeri kereskedelmi gyakorlattól is eltérő felelősségi formációt alakítottak ki – egy vélt – arányosabb és igazságosabb kockázat-és felelősségmegosztás, valamint a fuvaroztatót is megillető azonos esélyek megteremtése reményében.

1.1.1. A Hamburgi Egyezmény felelősségi rendszere

A Konvenció szakít a Harter Act, az Egyezmény és a Hague-Visby Szabályok tradicionális *kétágú felelősségi struktúrájával, amelynek meghatározó eleme a felelősség alóli kimentő okok taxatív felsorolása*.[482] A megelőzés és kárenyhítés elsődlegessége alapján a tételes szabályok helyett egy *generálklauzulába* foglalja a fuvarozó kártérítési felelősségének szabályait.

A konstrukció a tekintetben változatlan maradt, hogy a Konvenció is a fuvarozónak az áru elveszéséből, megsérüléséből, valamint a határidő túllépéséből eredő kárfelelősségét határozza meg a fuvarozót terhelő kimentő bizonyítással ugyanúgy, mint valamennyi korábbi (és későbbi) fuvarjogi szabályozás is. A felelősség tehát továbbra is objektív alapú: az árukár ténye önmagában megalapozza a fuvarozó kártérítési felelősségét.

[482] MARTONYI (1978): i.m., 118. o.

a) *A fuvarozói felelősség tartama*

A fuvarozó felelősségének időbeli kerete – azonosan a többi közlekedési alágazati szabályozással – a Konvencióban is ahhoz az idősávhoz kötődik már, amelyben ténylegesen birtokolja az áruküldeményt: felelőssége az áru átvételétől a kiszolgáltatásáig terjed. [483]

Ezzel kapcsoltos a Marseille-i Kereskedelmi Bíróság által Franciaországban 1996. január 23-án hozott döntés a Hamburgi Egyezmény alapján. A „*CSAR"*[484]-ügyben a fuvarozó átvette a zsákokba csomagolt rizsből álló rakományt azzal a céllal, hogy a thaiföldi kikötőből a szenegáli Dakarba továbbítsa azt.[485] A rakomány megérkezését követően a kirakodás során bizonyos összegű kár és hiány volt megállapítható.

A kereskedelmi bíróság a Hamburgi Egyezményt alkalmazta a 2. cikk (1) bekezdés b) pontja alapján.[486] A fuvarozó kirakodás során bekövetkezett kárért viselt felelőssége tekintetében a Hamburgi Egyezmény 4. cikk (1) bekezdésére hivatkozott. Ez alapján "a fuvarozónak az áruért való felelőssége … azt az időszakot foglalja magába, amíg az áru a fuvarozó felügyelete alatt van a berakodás kikötőjében, a szállítás során és a kirakodás kikötőjében". A 4. cikk (2) bekezdés b) (i) pontja pedig úgy rendelkezik, hogy az árut mindaddig a fuvarozó felügyelete alatt állónak kell tekinteni, amíg a fuvarozó az árut nem szolgáltatta ki a címzett részére.[487]

A bíróság megjegyezte, hogy a hajóselismervényen szerepel a „*Dakar free out*" megjegyzés, ami alapján a kiszolgáltatást követően történt káreseményeket nem lehet a tengeri fuvarozótól követelni. Ennek pedig az az oka, hogy az 5. cikk (1) bekezdése szerint a kiszolgáltatás időpontjáig tart a felelőssége, feltéve, hogy bizonyítani tudja, hogy "…megtett minden ésszerűen elvárható intézkedést a kár bekövetkeztének, valamint annak következményeinek az elkerülése érdekében".

Ez alapján a bíróság jóváhagyta a címzett biztosítója által benyújtott kártérítési igényt.

A fuvarozó felelőssége tehát a fuvarozás során, valamint a berakodási és a kirakodási kikötőben addig áll fenn, *amíg az árut a birtokában tartja*[488] (klasszikus „receptum helyzet"). Ezzel a Konvenció a felelősség időbeli sávját jelentősen kiterjesztette a Hague-Visby Szabályokhoz képest.

[483] Sze PING – FAT: i. m., 21. o.

[484] CLOUT 159. számú jogeset: „Compagnie sénégalaise d'assurances et de réassurances" („Szenegáli biztosító és viszontbiztosító társaság, valamint 27 további vállalat kontra Roscoe Shipping Co., Steaming Mutual Underwriting Association, valamint a "World Appolo" hajó kapitánya".

[485] A hajót biztosító társaság garancialevelet bocsátott a címzett rendelkezésére a fuvarozóval szembeni esetleges kártérítési igényekkel szemben. A biztosító vállalta, hogy egy bizonyos összeg erejéig rendezi a Marseille-i Kereskedelmi Bíróság, valamint az illetékes fellebbviteli bíróság által kiszabott kártérítési összeget. A címzett biztosítója – a címzett kártérítése után – pert indított a tengeri fuvarozóval és az ő biztosítójával szemben a Marseille-i Kereskedelmi Bíróság előtt.

[486] „A jelen Egyezmény rendelkezéseit kell alkalmazni valamennyi, két különböző Állam közötti tengeri fuvarozási szerződésre, amennyiben (…) a fuvarozási szerződésben rögzített kirakodási kikötő valamely Szerződő Államban található…".

[487] A bíróság álláspontja szerint a Hamburgi Egyezmény közelebbről nem határozza meg a kiszolgáltatás időpontját, és úgy döntött, hogy kötelező érvényű korlátozás híján a fuvarozónak vitathatatlanul joga volt hozzá, hogy kihasználja a kiszolgáltatás lehetőségét, mihelyt a hajó kikötött, és az árut átadja.

[488] HOEKS, MARIAN: i. m., 266-267. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

VII-1. táblázat A fuvarozó felelősségének időtartama a Brüsszeli és a Hamburgi Egyezmény alapján (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény
„1.cikk (e) pont: Az árufuvarozás jelzi az árunak a hajó *fedélzetére rakásától a kirakásukig* eltelt időt.”	„4. cikk (1)… mialatt a fuvarozó a küldeményt birtokában tartja a berakodási *kikötőben, a fuvarozás tartama alatt és a kirakodási kikötőben.”*
„Article 1. (e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.”	„4. Article 1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.”

b) *A generálklauzula – a felelősség alapja (basis)*

A felelősség időbeli kereteinek „finomhangolásán” túl a Konvenció radikálisan szakít az Egyezmény kétágú felelősségi rendszerével is.

Eszerint a fuvarozó felelősséggel tartozik az áru elveszéséből, megsérüléséből vagy a fuvarozási határidő túllépéséből eredő károkért – amennyiben a kár abban az idősávban következik be, amikor a fuvarozó birtokában tartja –, kivéve, ha bizonyítja, hogy a megelőzés során a megfelelő intézkedéseket megtette. A vonatkozó formula a következő:

> A Hamburgi Egyezmény 5. cikk (1) bekezdése:
> „A fuvarozó felel azért a kárért, amely az áru elveszéséből, megsérüléséből vagy késedeles kiszolgáltatásából származik, kivéve, ha bizonyítja, hogy ő maga vagy (or) alkalmazottai, közreműködői minden ésszerűen elvárható intézkedést megtett(ek) a kárt okozó körülmények és azok következményeinek elhárítása édekében.”[489]

VII-2. táblázat A formula magyarul és angolul (Készítette, ford.: K. V.)

H. Egy. 5. cikk (1) bek.: „A fuvarozó felel azért a kárért, amely az áru elveszéséből, megsérüléséből vagy késedelmes kiszolgáltatásából származik, kivéve ha bizonyítja, hogy ő maga vagy alkalmazottja, közreműködője minden ésszerűen elvárható intézkedést megtett(ek) a kárt okozó körülmények és azok következményeinek *elhárítása* érdekében.” (Ford.: K. V.)	*H. R. Article V. (1):* „The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants *or* agents took all measures that could reasonably be required *to avoid* the occurrence and its *consequences*.”

A Hamburgi Egyezmény tehát egy generálklauzulába foglalta a felelősség alapját (árukár és késedelmi kár), továbbá az egyetlen, de több elemből szőtt, absztrahált és objektivizált mentesítő okot.

[489] Fordította: K. V.

A kimentő klauzula elemei a következők:

- aktív magatartás tanúsítása (*intézkedés* megtétele),
- az intézkedésnek a potenciális károkozó körülmény *megelőzésére* vagy a következmények elhárítására kell irányulnia,
- s az intézkedés zsinórmértéke az „ésszerűség", vagyis a lehetséges, célszerű és indokolt, *cselekvő* magatartás tanúsítása.

(Az összetevő elemeket a XI.2. fejezetben kibontjuk.)

Az Egyezmény nem sorolja fel tehát texative a felelősség alól mentesítő okokat, hanem egy értékelő mozzanatot tartalmazó formulát vezet be.

Ez a klauzula – a nemzetközi szakirodalom szerint[490] – vélelmet alapít arra, hogy minden kárt (árukár, késedelem miatti kár), ami a fuvarozó birtoklásának ideje alatt keletkezett akár a berakodási vagy a kirakodási kikötőben, akár a tengeri út alatt, a fuvarozó konkrét intékedésekkel megelőzhette (elháríthatta) volna. Mindaddig, amíg a fuvarozó nem bizonyítja ennek az ellenkezőjét (kimentés), kárfelelősség terheli.[491]

A generálklauzula szerinti mentesítő ok bizonyítása szinte mindenre kiterjedő bizonyítási feladatot róna a fuvarozóra, hiszen a lehetséges károkozó tényezők köre rendkívül széles lehet (természeti, jogi, társadalmi, műszaki, a navigációhoz tartozó tényzők stb.).

A fuvarozó felelősségének a megállapításával kapcsolatos a Tuniszi Elsőfokú Bíróság 1994. november 2-án hozott döntése.[492] Az alperes cég a tunéziai Radés kikötőjébe fuvarozta az árut. Berakodása közben az alperes fenntartást vezetett a hajóselismervényre, amellyel mentesítette a fuvarozót a felelősség alól a csomagok számát és jellegét illetően. A fenntartástétel oka az volt, hogy a konténerek plombával voltak lezárva, ezért nem volt lehetősége ellenőrizni, hogy az árunak a hajóselismervényen megadott adatai hitelesek-e.

A kirakodást követően a címzett észlelte, hogy több csomag hiányzik. Ezt a körülményt jelentette a biztosítójának, aki kifizette a biztosítási díjat. A biztosító társaság ezt követően pert indított a Tuniszi Elsőfokú Bíróság előtt azzal a céllal, hogy a Bíróság állapítsa meg a tengeri fuvarozó felelősségét, és kötelezze a hiányzó csomagok értékének a megtérítésére.

A Bíróság a Tunéziai Köztársaság által ratifikált Hamburgi Egyezmény 16. cikkét alkalmazta. Ez alapján a fuvarozó indoklással ellátott fenntartást vezethet a hajóselismervényre, amennyiben megalapozott kétségei vannak a feladó által a hajóselismervényen megadott jellemzők hitelességét illetően. Ez után a címzettnek kellett bizonyítania a csomagok számát és azok állapotát az indulás időpontjában, amit azonban nem tudott megtenni.

[490] Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, 4. fejezet, 24. o.
[491] M. Fehmi ÜLGENER: Obligations and Liabilities of the Carrier. In: Meltem Deniz GÜNER-ÖZBEK (szerk.): The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2011., i.m. 144. o.
[492] CLOUT 160. számú jogeset: a Hamburgi Egyezmény 16. cikk "Carte" Société tuniso-européenne d'assurances et de réassurances (tunéziai-európai biztosító és viszontbiztosító társaság) kontra Sudcargos.

A Bíróság döntése alapján a fuvarozó részéről nem állapítható meg felelősség.

1.1.2. A Multimodális ENSZ Konvenció és a Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció felelősségi rendszere

a) *A multimodális- és a terminál operátor felelősségének tartama*

A multimodális operátor és a terminál felelősségének időbeli kerete tehát illeszkedik a Konvenció és a más közlekedési alágazatok szabályozásához. Ez alapján ahhoz az idősávhoz kötődik, amelyben az operátor ténylegesen birtokolja az áruküldeményt.

Amíg a multimodális operátor esetében ez a rendelkezésekben akár a teljes árutovábbítási láncot átfogja a felvételtől a kiszolgáltatásig, addig a terminál felelőssége ahhoz az idősávhoz kötött, amikor a feladó átadja az árut a terminál részére, és addig tart, amíg a terminál át nem adja az árut vagy nem gondoskodik annak az átvételre jogosult személy részére való átadásáról, tehát nem fogja át a fuvarozási útszakaszt. Lényegében tehát – főszabályként – a Konvenció szakaszos (kikötők-kikötőig terjedő) szabályozását kívánja kitölteni. Közös elem viszont, hogy az üzemeltető tényleges birtoklásának az időtartamát fedi a szabályozás.

VII-3. táblázat A felelősség tartama a Multimodális és a Terminálok felelősségét szabályozó konvenciókban (Készítette, ford.: K. V.)

Multimodális ENSZ Konvenció	Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció
14. cikk: „A multimodális operátor áruért való felelőssége annak birtoklási időtartamához igazodik, az áruküldemény átvételétől annak a kiszolgáltatásig tart.”	*3. cikk: „*Az operátor attól az időponttól felel az áruküldeményért, amikor birtokba vette, egészen addig ameddig át nem adja, vagy nem gondoskodik az átvételre jogosult személy részére való átadásáról.”
14. Article „The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.”	Article 3. „The operator is responsible for the goods from the time he has taken them in charge until the time he has handed them over to or has placed them at the disposal of the person entitled to take delivery of them.”

b) *A generálklauzula a „szatellit” egyezményekben*

A multimodális operátor is felelősséggel tartozik az „áru elveszéséből, megsérüléséből vagy a fuvarozási határidő túllépéséből eredő károkért, amennyiben az abban az időtartamban következik be, amíg az operátor felügyelete alatt tartotta az árut”.[493]

Mentesül viszont a felelősség alól, amennyiben bizonyítja, hogy

> „ő maga, vagy (or) alkalmazottai és közreműködői minden ésszerűen elvárható intézkedést megtettek a károkozó események, és azok következményeinek elhárítása érdekében”.[494] (Ford.: K. V.)

[493] Magyar nyelvre átültette: K. V. Eredeti angol nyelvű szöveg: MTO Konvenció 16. cikk „The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14…”

Ez teljesen azonos a Konvenció felelősségi formulájával.

A MTO Konvenció azonban két eltérő felelősségi rendelkezést tartalmaz a lokalizálható és a „rejtett károk" tekintetében a kártérítési „limit" tekintetében. Ezt a későbbiek során kibontjuk.

Az OTT Konvencióban a felelősség mércéje úgyszintén a terminál – nemzetközi szakirodalom szerinti – „vélelmezett mulasztás"[495]-án alapul. Vagyis főszabály szerint

> OTT Konvenció 5. cikk:
> Az operátor kártérítési felelősséggel tartozik:
> „az áru elveszéséből, megsérüléséből vagy késedelemes kiszolgáltatásból eredő kárért, amennyiben az az ok, ami az elveszést, a kárt vagy a késedelemet okozta, abban az idősávban történt, ami alatt az operátor a (– 3. cikk alapján –) kárfelelősséggel tartozik, kivéve, ha bizonyítja, hogy ő maga, alkalmazottja vagy közreműködője, vagy más személyek, akiket az operátor árutovábbítással összefüggő szolgáltatások teljesítésére igénybe vesz, minden ésszerűen elvárható intézkedést megtettek a károkozó esemény és azok következményeinek elhárítása érdekében".[496] (Ford.: K. V.)

Ez a formula is azonos a Konvenció szabályozásával.

A terminált is kimentő bizonyítás terheli: mentesülése érdekében bizonyítania kell, hogy az áruküldemény károsodásának megelőzése érdekében *minden* „*ésszerűen elvárható intézkedést"* megtett.

[494] Magyar nyelvre átültette: K. V. Eredeti angol nyelvű szöveg: MTO Konvenció 16. cikk: „…unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in article 1 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences".

[495] Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminal sin International Trade, 4. fejezet

[496] Magyar nyelvre átültette: K. V. Eredeti angol nyelvű szöveg: OTT 5. cikk (1) bek.: „The operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in handing over the goods, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place during the period of the operator's responsibility for the goods as defined in article 3, unless he proves that he, his servants or agents or other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences."

VII-4. táblázat A generálklauzula a Hamburgi Egyezményben és a „szatellit" jogszabályokban (Készítette, ford.: K. V.)

Hamburgi Egyezmény 5.cikk (1) bek	Multimodális ENSZ Konvenció 16. cikk	A terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció 5.cikk (1) bek.
„The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required *to avoid* the occurrence and its *consequences*."	„The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or ***any other person*** referred to in article 1 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences".	„The operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in handing over the goods, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place during the period of the operator's responsibility for the goods as defined in article 3, unless he proves that he, his servants or agents ***or other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services*** took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences."

Különbségek a generálklauzulákban:

- A károsodás tárgya tekintetében a Konvenció és a MTO Konvenció között nincs tartalmi különbség. Mindkét esetben az áruküldemény károsodása és a késedelmes kiszolgáltatás alapozza meg a fuvarozó kártérítési felelősségét. Az OTT Konvenció alapján – az árukár mellett – az átadás („handling over") késedelme jelenti a kártérítés alapját.
- Míg a felelősség időtartamát a Konvenció a birtoklás tényéhez köti, addig az OTT Konvenció visszautal a terminál felelősségi időtartamát meghatározó cikkre, mely szerint az operátor attól az időponttól felel az áruküldeményért, amikor birtokba vette, egészen addig, ameddig át nem adja, vagy nem gondoskodik az átvételre jogosult személy részére való átadásáról.[497] A szóhasználat eltérő, de tartalmilag azonos: l. VII-3. táblázat.
- Míg a Konvenció alapján a fuvarozó a saját és a közreműködői („servant or agents") „ésszerű" magatartását köteles bizonyítani, addig a terminál ezen személyi körön kívül bizonyítja másokét („other persons") is, akik tevékenységét a terminál igénybe vette (pl. részfuvarozó), de nem közreműködő. A formulát az MTO Konvenció is alkalmazza: „bármely más személy" („any other person"). Ezek a multimodális árutovábbítási lánc lebonyolításában részt vevő összes szereplőt jelenthetik (pl. közúti fuvarozó, vasúti fuvarozó, tengeri fuvarozó, terminál stb.).

1.1.3. Határidő túllépés

A Konvenció meghatározza a fuvarozási határidő túllépésének jogkövetkezményeit is: kiszolgáltatási késedelemről akkor beszélünk, ha a szerződésben meghatározott kirakodási kikötőben nem

[497] OTT Konvenció Article 3. Period of responsibility: „The operator is responsible for the goods from the time he has taken them in charge until the time he has handed them over to or has placed them at the disposal of the person entitled to take delivery of them."

szolgáltatták ki a küldeményt, illetve ilyen megállapodás hiányában akkor, *ha az ésszerű gondossággal elvárható határidőn belül nem történt meg.* [498]

A klauzula értelmezése kérdéseket vetett fel a gyakorlatban. A Koreai Köztársaság a Szöuli Körzeti Bíróság 2002 GADAN121261Song Dong Geun kontra Geumchun Maritime Shipping ügy. 2002. augusztus 28-án kelt ügyben foglalkozott a „késedelemes kiszolgáltatás" értelmezésének tárgykörével.[499] Ez rámutat a generálklauzula értelmezési és alkalmazási nehézségeire. Több jogeset nem született a tárgykörben.

A multimodális operátor és a terminál operátor[500] is felelősséggel tartozik az áruküldemény késedelmes kiszolgáltatásért.

1.1.4. Fokozott veszélyforrások – sajátos szabályozás

A Konvenció felelősségi struktúrájának sajátos elemét jelenti a *tűz által okozott elveszés és megsérülés* esete, valamint a *fuvarozó hibájából vagy hanyagságából származó károk* megtérítési kötelezettsége *élőállat* fuvarozása esetén. Ezek a körülmények a bizonyítási teher megfordulását is magukkal vonják: vagyis a károsultnak kell bizonyítania, hogy a kár a fuvarozó és közreműködői („servants or agents") vétkes tevékenységéből vagy mulasztásából származott.

[498] Hamburgi Egyezmény 5. cikk (2) bek.

[499] CLOUT 745. számú jogeset. Az ügy témája a „késedelmes kiszolgáltatás" jelentése. A felperes (a feladó) és az alperes (a fuvarozó) szövetáru tengeri fuvarozására kötött szerződést egymással. Az áru berakodásakor a fuvarozó hajóselismervényt állított ki a feladó részére, amely tartalmazta a szerződési feltételeket is. Miután a szövetáru kiszolgáltatása késedelmesen teljesült, az importőr kártérítést követelt a feladótól, aki ezért bírósági eljárást indított arra hivatkozva, hogy a fuvarozó a felelős a keletkezett kárért.
A Bíróság megállapította, hogy a Kereskedelmi Törvénykönyv 788. cikk (1) bekezdése nem nyújt egyértelmű útmutatást annak eldöntéséhez, hogy az adott helyzetben „késedelmes kiszolgáltatásról" volt-e szó. A Bíróság szerint a Konvenció 5. cikk (2) bekezdése nemzetközi szinten elfogadható útmutatást nyújt, és megállapította, hogy a „késedelmes kiszolgáltatás" olyan helyzeteket jelent, amikor az árut nem a szerződésben meghatározott határidőn belül, illetve az fuvarozótól elvárható ésszerű időn belül szolgáltatják ki. Ennek megfelelően a Bíróság úgy ítélte meg, hogy ebben az esetben a feladó nem bizonyította be, hogy késedelmes kiszolgáltatás történt.

[500] Az OTT Konvenció előkészítési szakaszában az az álláspont fogalmazódott meg, miszerint a késedelem kérdésköre valójában az áru fuvarozása-mozgatása kapcsán bír relevanciával, semmint a terminálon való tárolás tekintetében. Ezért több érv is amellett szólt, hogy elsősorban nemzeti szabályok, vagy olyan általános feltételek alkalmazása tűnik célszerűnek a kérdéskör szabályozására, amelyek jelentősen korlátozzák a szolgáltató késedelemért való felelősségét. Végül azonban a terminál késedelmes kiszolgáltatásért való felelőssége is kodifikálásra került az Egyezményben: ez alapján az operátor a szerződésben rögzített, ennek hiányában pedig az ésszerűen eljáró szolgáltatótól elvárható határidő túllépéséért felel.

VII-5. táblázat Tűzesetekkel kapcsolatos kimentő okok (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény
4.cikk (2) b. pont: "b) Tűzeset, ha nem a fuvarozó ténye vagy hibája okozta;"	5.cikk (4) bek.: „a) pont: A fuvarozó felel az áruküldeményben a tűz által okozott elveszés, megsérülés vagy késedelmes kiszolgáltatásáért, feltéve, hogy a károsult bizonyítja, hogy a tűz a fuvarozó, annak alkalmazottai vagy megbízottjai vétkes tevékenységéből vagy mulasztásából származott."
Article 4. cikk (2). „b) pont: Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier."	5.Article (4) bek.: „a) The carrier is liable (i) for loss of ord amage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents…"

VII-6. táblázat Élet- és vagyonmentéssel kapcsolatos kimentő okok (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény
4.cikk (2) "l) Élet- vagy árumentés, vagy erre irányuló kísérlet a tengeren;"	5.cikk (6) bek.: „A fuvarozó a közös hajókár esetét kivéve nem felel, ha az elveszés, megsérülés vagy a fuvarozási határidő túllépése életmentést célzó intézkedésből vagy vagyonmentét célzó, tengeren tett észszerű intézkedésekből származott."
Article 4.(2) „l) pont: „Saving or attempting to save life or property at sea"	5. Article (6).: „The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea".

A fuvarozói felelősség körében a Konvenció tehát egy új megközelítést vezetett (volna) be a tengeri fuvarjogba.

Ezen sajátos szabályozási tárgykörök a MTO és az OTT Konvenciónak nem részei.

1.2. A kártérítés összegszerű korlátozása

Az ENSZ szakosított szervezetei által kialakított új felelősségi koncepció a kártérítés összegszerű korlátozása tárgykörében nem hozott paradigmaváltást. A kártérítés határösszege a világgazdaság és a monetáris politika változásai függvényében azonban módosult: kezdetben a font sterlingben, majd frankban megállapított kártérítési határérték valutája a világgazdasági feltételekhez igazodva SDR-re módosult[501] a Brüsszeli Protokoll alapján.

A valutáris változások folyamatát, valamint annak társadalmi és gazdasági kiváltó okait a X.9.4 fejezetben részleteiben ismertetjük.

1.2.1. A kártérítés határösszegének módosulása a Hamburgi Egyezményben és a „szatellit" jogszabályokban

A *Konvenció* – a korábbi tengeri fuvarjogi szabályozásokhoz képest – magasabb összeghatárban: csomagonként 835 SDR-ben, vagy kilogrammonként 2,5 SDR-ben állapította meg a fuvarozó

[501] MATRTONYI (1978): i.m., 120. o.

árukárért való felelősségének maximális mértékét attól függően, hogy melyik számítási mód szerint jön ki magasabb összeg.[502]

A kártérítés összegének pontos kalkulálhatóságát szolgálja a csomag és kilogramm egységre lebontott két határösszeg megadása, amit egyébként a Visby Protokoll vezetett be a tengeri fuvarjogba.[503] A megkülönböztetés célja, hogy hangsúlyt kapjanak a tengeren fuvarozott áru értéke és tömege közötti aránybeli eltérések.[504]

Az Egyezmény szerinti mérték 25%-os emelkedést mutat a Hague-Visby Szabályok maximális felelősségi határértékéhez képest.

Az értéknövekedés az inflációval, a konténerfuvarozás elterjedésével, a fuvarozott áru értékének a növekedésével, valamint a felek által vállalt kockázat aránytalanságával magyarázható. A kérdéskört a kártérítési határérték szabályozását szükségessé tevő tényezőkkel együtt a X.9 fejezetben részletesen kibontjuk.

Újdonságként jelenik meg az Egyezményben a fuvarozó késedelmes kiszolgáltatásából eredő kárért viselt felelőssége. Ez a késedelmesen kiszolgáltatott áru után fizetendő *fuvardíj két és félszeresének* megfelelő összegben *(maximum teljes fuvardíj)* korlátozott.[505]

A kártérítés összegének meghatározása szempontjából jelentős a *csomagolási egység* pontos definiálása. A konvenció alapján, amennyiben az áruküldeményt konténerben, raklapon vagy más hasonló eszközön összegyűjtötték, akkor azt a csomagot, vagy más rakodási egységet kell csomagnak (vagy rakodási egységnek) tekinteni, amelyet a hajóselismervény annak *tartalmaként* meghatároz. Ez alapján a szóbanforgó eszközbe rakodott áruküldeményt kell egy rakodási egységnek tekinteni. Amennyiben pedig maga a csomag veszik el vagy sérül meg, akkor ez az eszköz jelenti a rakodási egységet (amennyiben az nem a fuvarozó tulajdona, vagy ha egyébként nem a fuvarozó bocsátotta rendelkezésre az áru fuvarozásához).[506]

A *MTO Konvenció* sem hozott fordulópontot a kártérítési limitérték szabályozásában, sőt a Konvenció kiegészítésére szolgál. Csomagonként vagy más fuvarozási egységenként 920 SDR-re, illetve kilogrammonként 2,75 SDR-re emelte a kártérítés összegét attól függően, hogy melyik magasabb. Ez további értéknövekedést mutat: 10%-kal emelte meg a kártérítés határösszegét a Konvencióhoz képest.

A szabályozás sajátossága viszont, hogy amennyiben pontosan visszavezethető, hogy az árutovábbítási lánc mely szakaszában érte károsodás a küldeményt, akkor az adott továbbítási szakaszra (közlekedési alágazatra) vonatkozó nemzeti szabályozás vagy alágazati konvenció szerinti felelősségi határérték alapján történik a kártérítés mértékének a megállapítása.[507] Ha pél-

[502] Hamburgi Egyezmény 6. cikk

[503] Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, 6. fejezet, 25. o.

[504] A tömegéhez képest alacsony értékkel bíró ömlesztett árutól az olyan komplex árukig terjedhet, mint például a gépi berendezések, melyeknek sokkal magasabb az érték/tömeg aránya.

[505] Hamburgi Egyezmény, 6. cikk 1. cikk (b) pont

[506] Hamburgi Egyezmény, 6. cikk 2. cikk (a)-(b) pont.

[507] Magyar nyelvre átültette: K. V. Eredeti angol nyelvű szöveg: MTO Konvenció 19. cikk „When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that

dául vasúti, tengeri és közúti szakaszt egyaránt tartalmaz a fuvarozási lánc, és pontosan visszakövethető, hogy az árut a nemzetközi vasúti szakaszon érte olyan igénybevétel, ami a fizikai károsodást (pl. törés, horpadás) eredményezte, akkor a CIM egyezmény alapján a fuvarozó kártérítési felelőssége a 17 SDR-t nem haladhatja meg kilogrammoként.

Viszont amennyiben a kár bekövetkezésének helye nem azonosítható (lokalizálható), akkor a MTO Konvenció szerinti standard érték (2,75 SDR) lenne az irányadó.[508] Amennyiben a multimodális hálózat csak szárazföldi szakaszokból áll, akkor 8,33 SDR/kilogramm értékig terjed az operátor kártérítési felelőssége (azzal a feltétellel, hogy nem lokalizálható az árukár).Késedelmes kiszolgáltatás esetén pedig a kártérítés összege a *fuvardíj két és félszereséig* terjedhet. Ez teljesen megegyezik a Konvenció új rendelkezésével.

A *terminál operátor* árukárért való felelőssége úgyszintén korlátozott. Az OTT Konvenció lényegében átveszi az MTO Konvencióban alkalmazott limitértékeket. Értékbeli növekedés sem mutatható ki közöttük. Ez ésszerű megoldás, hiszen a fuvarozás előtti, utáni vagy közbeni tevékenységeket általában tengeri vagy multimodális árutovábbítás során, a kikötőkben végzik.

Ez alapján 8,33 SDR/kilogramm értékig terjed a terminál felelőssége. Amennyiben pedig a logisztikai struktúra tengeri (vagy folyami) árutovábbítási szakaszt is tartalmaz, akkor ez az érték kilogrammonként 2,75 SDR/kg-nak megfelelő összeg.

Külön kiemelést érdemel, hogy a MTO és az OTT Konvenció egyaránt különbséget tesz a kártérítési határösszegek között a tekintetben, hogy az árutovábbítási lánc tartalmaz-e tengeri szakaszt vagy sem. Mint bemutattuk, a tengeri szakasz kártérítési határértéke jóval alacsonyabb, mint a közúti vagy a vasúti alágazat kártérítési határértéke. A szárazföldi szakaszokra egyformán 8,33 SDR/kilogramm határértéket állapítnak meg. Ez az érték megegyezik a nemzetközi közúti fuvarozási szabályzat értékével (8,33 SDR/kilogramm), a nemzetközti vasúti árufuvarozási szabályzatban rögzített mértéknél viszont alacsonyabb. A CIM alapján ugyanis 17 SDR/kilogramm összegig terjedhet a kártérítés maximális mértéke.

A tengeri és a szárazföldi szakaszok megkülönböztetésének alapja, hogy a tengeren továbbított áru értéke általában alacsonyabb, mint a más árufuvarozási módozat útján továbbított áru értéke. Jelentős szerepe van még a felelősségi limit meghatározásában annak is, hogy a számos igénybevételt és károsodási rizikót rejtő tényező miatt a tengeri fuvarozás számít a legnagyobb kockázattal járó fuvarozási módozatnak.[509] Erre a későbbiekben még visszatérünk.

---

could follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law."

[508] Multimodális ENSZ Konvenció 18. cikk (1): „When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."; 19. cikk: „When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law."

[509] Explanatory note by the UNCITRAL Secretariat on the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade, 33-35. pont.

Fontos ezen túl megjegyezni, hogy a felek természetesen egy magasabb szintű felelősségkorlátozási összeghatárban is megállapodhatnak.

Az általános szabály szerint viszont nem érvényesül a felelősség összegszerű korlátozása, amennyiben a fuvarozó vagy az operátor szándékos (dolózus) magatartásából vagy mulasztásból származik a kár, vagy súlyos gondatlansággal, illetve annak tudatában végezte a tevékenységét, hogy az árukár valószínűleg be fog következni.[510] Ebben az esetben az operátor – hasonlóan egyébként az alágazati szabályozásokhoz – a teljes kár megtérítésére köteles.

A Konvenció – hasonlóan az Egyezmény és a Hague-Visby Szabályok megoldásához – a fuvarozói kárfelelősséget magasabb összeghatárra emelő nyilatkozati formát a kártérítés összegszerűségével egy helyen szabályozza (értékbevallás). Ez alapján a felek *megállapodhatnak* a fuvarozási szerződésben úgy is, hogy a fuvarozó *felelősségi értékhatára magasabb* legyen a meghatározottnál (2 SDR). Ugyanakkor a Konvenció a fuvarozó felelősségének szerződéses csökkentését nem teszi lehetővé, sőt a fuvarozó együttes felelőssége nem haladhatja meg az áru teljes elveszésére megállapított korlátozást. (A Konvenció ezen megoldása követi a többi fuvarjogi szabályozás megoldását, s a kockázatmegosztásánál még alacsonyabb, de jól kalkulálható összeget, a fuvardíjat veszi alapul. Eltérően viszont az Egyezménytől, a hamis értékbevallás következményeire vonatkozóan nem tartalmaz kifejezett előírást.

Az alábbi táblázat a tengeri fuvarjogi tárgyú konvenciók kártérítési határértékének evolúcióját mutatja be:

VII-7. táblázat A kártérítés maximális mértéke a szárazföldi és a tengeri alágazati szabályozások alapján (Készítette: K. V.)

	Brüsszeli Egyezmény		**Visby Protokoll**		**Brüsszeli Protokoll**	
	Csomag/ egység	**kg**	**Csomag/ egység**	**kg**	**Csomag/ egység**	**kg**
Tengeri szakasz	100 Front Sterling		10 000 arany frank	30 frank	667,67 SDR	2 SDR

	Hamburgi Egyezmény		**Multimodális ENSZ Konvenció**		**Terminálok felelősségéről szóló ENSZ konvenció**	
	Csomag/ egység	**kg**	**Csomag/ egység**	**kg**	**Csomag/ egység**	**kg**
Szárazföldi szakasz						8,33 SDR
Tengeri szakasz	835 SDR	2,5 SDR	920 SDR	2,75 SDR		2,75 SDR

1.3. Az igényérvényesítési eljárás

A „háromosztatú" fuvarozói felelősségi struktúra harmadik elemét tradicionálisan az *igényérvényesítés* sajátos szabályainak csoportja képezi az ENSZ szakosított szervezetei által elfogadott jogforrásokban is.

[510] Előzetes egyezménytervezet 9. cikk.

A Konvenció, az MTO és az OTT Konvenció egységes szemléletben és komplex szabályozási szerkezetbe foglalja az igényérvényesítés egyes témaköreit. A szabályozási tárgykörök lényegében megegyeznek a jogforrásokban, s az igényérvényesítés két szakaszát ölelik fel. Ennek révén jelentősen túlhaladják az Egyezményt és a Hague-Visby Szabályokat is. A szabályozási tárgykörök a Konvencióban és „szatellit" jogszabályaiban a következők:

- az igény dokumentálása (fenntartás),
- ultima ratio-ként a bírói út, amely során sajátos határköri és illetékességi szabályok érvényesülnek, a legújabb tendenciák alapján pedig választottbírósági kikötések és eljárások jellemzőek.[511]

Közös elem a konvenciókban az is, hogy az említett témakörök sokkal részletesebb szabályozás alá esnek, mint a Hague-Visby Szabályokban. A határidők terjedelmében eltérések mutatkoznak, viszont ezek egységesen, az átlagosnál jóval rövidebb időtartamra szorítkoznak.

Az igényérvényesítés témakörében a Konvenció és „szatellit" jogszabályai is a kártérítési igény bejelentési határidejét teszik elsőként szabályozás tárgyává. Megkülönböztetik az átvételkor felismerhető, az átvételkor nem felismerhető kár, valamint a határidő túllépésből eredő kár miatti fenntartás megtételének határidejét.

A *Konvenció* átvételkor felismerhető árukár esetére *haladéktalan* igénybejelentést (fenntartás) ír elő. Ez azt jelenti, hogy amennyiben az áru hibája (károsodása) közvetlenül az átvétel pillanatában felismerhető, akkor ezt a mozzanatot követő legkésőbb *első munkanapon* köteles a címzett az áru hiánya vagy sérülése miatti igényét írásban bejelenteni a fuvarozónak. Ennek elmulasztása jogvesztéssel jár: bejelentés hiányában úgy kell tekinteni, hogy a fuvarozó szerződésszerűen, jó állapotban szolgáltatta ki az áruküldeményt. Ha az árukár viszont nem felismerhető az átvételkor, akkor *15 nap* áll rendelkezésre, a fuvarozási határidő túllépése esetén viszont valamelyest hosszabb, az átvételt követő 60 nap. Az igények a szerződést kötő fuvarozónál és a tényleges fuvarozónál egyaránt bejelenthetőek.

Az *MTO Konvenció* igénybejelentési határidői részben megegyeznek a Konvenció kikötéseivel. Felismerhető árukár esetén *1 nap.* A kiszolgáltatáskor nem felismerhető hiba esetére *6 nap,* a fuvarozási határidő túllépése esetén pedig a Konvenció szabályozásával azonos módon 60 nap.

Az *OTT Konvenció* az eddigieknél valamivel hosszabb tartamú fenntartástételi kötelezettséget ír elő. A címzett az áru átvételét követő *3 napon belül* köteles a terminálnak az áru hiánya és/vagy sérülése miatti igényeket írásban bejelenteni felismerhető árukár esetén. Elmulasztásának jogkövetkezménye megegyezik a másik két konvenció megoldásával: úgy kell tekinteni, hogy a terminál jó állapotban szolgáltatta ki az áruküldeményt. Átvételkor nem felismerhető árukár esetén a határidő 15 nap. *Határidő túllépése esetén 21 napon belül* nyújthat be kártérítési igényt a címzett a terminállal szemben.

[511] SZALAY (2008): i. m., 85. o.

A Konvenció alapján bírósági eljárás indítható a felperes (pl. fuvaroztató) *üzleti székhelyén vagy szokásos tartózkodási helyén, a fuvarozási szerződés megkötésének a helyén, amennyiben a fuvarozási szerződést az alperes (fuvarozó) telephelye, fióktelepe vagy ügynöksége útján kötötték, a berakodási kikötő, a kirakodási kikötő, és egyéb más, a fuvarozási szerződésben vagy a választottbíróságról szóló megállapodásban kijelölt helyen is.* Bírósági eljárást azon a helyen is lehet indítani, ahol a fuvarozást végző hajó tulajdonosának valamely hajóját indokoltan feltartóztatták.[512]

A fuvarozási jogviszonyból származó igények bírói úton való érvényesíthetőségi határideje (elévülési idő) úgyszintán mindhárom konvencióban szabályozott. A Konvenció az átlagoshoz képest rövidebb, de – a Visby Protokoll rendelkezéseit követve – nem jogvesztő(!) határidőhöz köti a kártérítési igény érvényesítésének lehetőségét. Az Egyezmény *2 évben* határozza meg az elévülési időt. Az ENSZ égisze alatt született tengeri árufuvarozási tárgyú jogforrásokban ez a szabály közös, vagyis megegyezik az elévülés időtartama. A 2 éves elévülési időtartam azt jelenti, hogy minden, a tengeri árufuvarozásból származó kártérítési igény elévül, ha 2 éven belül nem indítanak bírósági vagy választottbírósági eljárást. A határidő megszakításáról és szüneteléséről nem nem rendelkezik a Konvenció, azonban kifejezetten kimondja a meghosszabbítás lehetőségét.[513]

A Konvenció és a „szatellit" jogszabályok egyik úttörő újítása a tengeri fuvarozási konvenciókban az, hogy lehetőséget kínál a jogvita *választottbíróság* előtti rendezésére.

Az OTT Konvenció – az igényérvényesítés témakörében – külön szabályozás tárgyává teszi a *zálogjog* intézményét is. Ennek gyakorlati jelentősége, hogy a szolgáltatót védje a fuvardíj és a tevékenységével kapcsolatos költségek erejéig.[514]

[512] Ebben az esetben viszont a fuvaroztató kérheti az eljárás áthelyezését a precedensként szolgáló ítéletben nevezett bármely helyre. A szóbanforgó lehetőségek ellenére, amennyiben az igény felmerülését követően a felek egyetértésükben kijelölik azt a helyszínt, ahol a felperes (fuvaroztató) elindítja a bírósági eljárást, akkor azt ott is kell lefolytatni.

[513] MARTONYI (1978): i.m., 122. o.

[514] A terminált viszont nem illeti meg ez a biztosíték, amennyiben a követelt összegre megfelelő garancia áll rendelkezésre, vagy összeget már letétbe helyezték egy kölcsönösen elfogadott harmadik személynél vagy pedig azon állam hivatalos intézményében, ahol azokat a tevékenységeket végzik, amelyekért az operátor felelősséggel tartozik (Előzetes egyezménytervezet 5. cikk (1)-(2)). Az OTT Konvenció ultima ratioként az áru eladására is feljogosítja a szolgáltatót a zálogjog érvényesítése címen. Ennek feltétele viszont, hogy a visszatartott áruküldemény olyan államban legyen, amely nemzeti szinten lehetővé teszi az áru eladását a zálogjog érvényesítése révén.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

VII-8. táblázat Az igényérvényesítés szabálya a Hamburgi Egyezmény és a „szatellit” jogszabályai alapján (Készítette: K. V.)

Hamburgi Egyezmény	Multimodális ENSZ Konvenció	Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció
Igénybejelentési határidő • Kiszolgáltatáskor felismerhető árukár esetén: **1 nap.** • Kiszolgáltatáskor nem felismerhető árukár esetéén: **15 nap.** • Határidő túllépés esetén: **60 nap.**	*Igénybejelentési határidő* • Kiszolgáltatáskor felismerhető árukár esetén: **1 nap**. • Kiszolgáltatáskor nem felismerhető árukár esetéén: **6 nap.** • Határidő túllépés esetén: 60 nap	*Igénybejelentősi határidő* • Kiszolgáltatáskor felismerhető árukár esetén: **3 nap.** • Kiszolgáltatáskor nem felismerhető árukár esetéén: **15 nap**. • Határidő túllépés esetén: **21 nap**.
Elévülési idő 2 év	*Elévülési idő* 2 év	*Elévülési idő* 2 év
Bírói út Illetékességi okok felsorolása	*Bírói út* Illetékességi okok felsorolása	*Bírói út* Nincs szabályozás!
Választottbírói eljárás Illetékességi okok felsorolása	*Választottbírói eljárás* Illetékességi okok felsorolása	*Választottbírói eljárás* Nincs szabályozás!
Zálogjog Nincs szabályozva!	*Zálogjog* Nincs szabályozva!	*Zálogjog* 10. cikk (1) bek. Az operátor a birtokába vett árura az áruval, a díjakkal vagy a raktározással kapcsolatosan felmerült költségei és követelései biztosítása érdekében az áruküldemény visszatartása révén érvényesítheti zálogjogát.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

VIII. fejezet
A ROTTERDAMI EGYEZMÉNY FELELŐSSÉGI STRUKTÚRÁJA

A Kódex a 21. század technikai, gazdasági és infokommunikációs fejlődését is figyelembe véve modernizálta, s nyelvezetében is megújította a felelősségi szabályokat.

Kidolgozása során megfontolás tárgyát képezte, hogy a két szóba jöhető felelősségi konstrukció közül az Egyezmény tradicionális kétágú: vétkességi és objektív elemekből felépülő, vagy pedig a fuvarozó felelősségét egyetlen generálklauzulába tömörítő Konvenció és „szatellit" jogszabályainak modelljét vegyék a szabályozás alapjaként. Az egyeztető tárgyalások során az is felmerült, hogy egy teljesen új tengeri fuvarozói felelősségi modell kidolgozására kerüljön sor az alakzat és a bizonyítási teher tekintetében.

A Kódex felelősségi struktúrájáról előljáróban elmondható, hogy nem szakadt el a tradícióktól, viszont az Egyezmény és a Konvenció felelősségi rendszeréből egyaránt merít. Olyan felelősségi formációt hozott létre, ami alapvetően az Egyezmény gyakorlatban már kipróbált, egyszerű szabályain alapul, de bizonyos elemeiben továbbfejleszti a Konvenció egyes megoldásait is. Ezek jobb áttekinthetőséget és könnyebb, egyértelműbb értelmezhetőséget tesznek lehetővé.

Az Egyezmény megoldásait tükröző rendelkezések a Kódexben:

- A fuvarozó főkötelezettségei között konkrétan meghatározza a hajó hajózásra alkalmas állapotba helyezésének követelményeit. Kiemelést érdemel, hogy ez viszont nem korlátozódik a tengeri út kezdetére, hanem a hajóút egészén fennálló kötelezettséget jelent.
- A kétágú, vagyis vétkességi és objektív elemeket egyaránt tartalmazó felelősségi szerkezetet fejleszti tovább.

A Konvenció egyes rendelkezéseinek továbbélése a Kódexben:

- A „háromosztatú" felelősségi szerkezet minden elemét igen részletesen szabályozza: így (igaz, más konstrukcióban) a felelősség alapját, annak időbeli keretét, a bizonyítási teher megosztását, a kártérítés mértékének korlátozását, a sajátos kárfelelősségi alakzatokat (veszélyes áru, közös hajókár stb.), a fuvarozó más személyért – a tengeri közreműködő – való felelősségét, a feladó felelősségét, valamint az igényérvényesítési eljárás kérdéskörét.
- Részletesen szabályozza a fuvarozási határidő túllépésének jogkövetkezményeit, sőt továbbfejleszti a Konvenció késedelemre vonatkozó klauzuláját.

Egészen új elem viszont, hogy a felelősségi mechanizmus egységes, zökkenőmentes alkalmazása reményében részletesen szabályozza a bizonyítási teher tárgykörét, és pontosan felállítja a bizonyítás elemeinek sorrendjét.[515]

A felelősségi kérdéskör újfajta megközelítésének számít az is, hogy a tengeri szakaszt megelőző vagy követő közúti, vasúti vagy folyami szakaszokon felmerülő felelősségi mozzanatokra egyaránt kiterjeszti alkalmazási körét. Ezáltal lehetővé vált a részben vagy egészben tengeri úton történő fuvarozás egész folyamatának a szabályozása, s a felelősségi viszonyok hézagmentes lefedése.

1. A fuvarozó felelősségének időbeli kerete

A Kódex alapján a fuvarozó felelőssége akkor kezdődik, amikor ő maga vagy a közreműködő felveszi az áruküldeményt fuvarozásra, s akkor szűnik meg, amikor kiszolgáltatja azt. Ez a rendelkezés teljes mértékben megegyezik a szárazföldi alágazatokat szabályozó nemzetközi konvenciók[516] felelősségi periódusával.

A fuvarozó felelősségének időkerete ez alapján az áru felvételétől a kiszolgáltatásáig terjed.[517] Ebből az következik, hogy – mivel a modern kereskedelmi-árufuvarozási trendeket alapul véve, komplex kereskedelmi ügynökök (multimodal agent)[518] bonyolítják a háztól-házig viszonylatú fuvarügyletek jelentős részét – a felelősség időbeli kerete jóval túlmutat a tengeri szakaszon, de még a kikötő (terminál) területén is.

Ezáltal a receptum helyzeten alpuló kártérítései kötelezettség elve tisztán érvényesül a Kódexben. Azt az idősávot fedi le tehát, amikor a fuvarozó ellenőrzési kompetenciájába esnek a dologgal kapcsolatos történések. Mivel pedig egy kötelezett (operátor) tartja kézben a szárazföldi szakaszt jelentő közúti vagy vasúti és a tengeri szakaszt is, ezért a teljes árutovábbítási láncért felelős.

VIII-1. táblázat A felelősség időtartama (period of responsibility) (Készítette, ford.: K. V.)

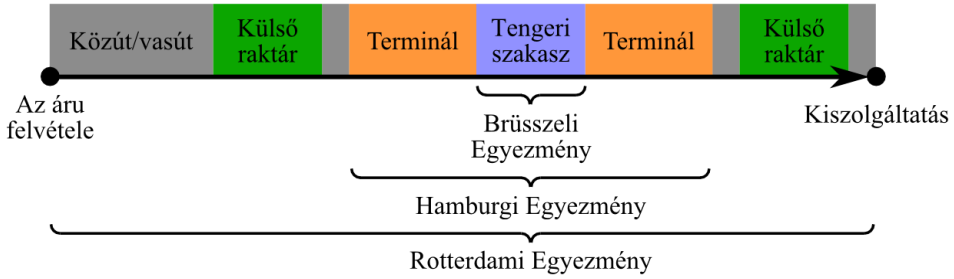
Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény	Rotterdami Egyezmény
1.cikk „(e) pont: Az árufuvarozás jelzi az árunak a hajó fedélzetére rakásától a kirakásukig eltelt időt.”	4. cikk „(1)… mialatt a fuvarozó a küldeményt birtokában tartja a berakodási kikötőben, a fuvarozás tartama alatt és a kirakodási kikötőben.”	12. cikk „… akkor kezdődik, amikor a fuvarozó… átveszi a küldeményt fuvarozásra, és akkor szűnik meg, amikor az áru kiszolgáltatásra kerül.”

[515] Alexander von ZIEGLER: Liability of the carrier for loss, damage or delay. In.: Alexander von ZIEGLER-Johan SCHELIN – Stefano ZUNARELLI (szerk.): The Rotterdam Rules 2008. Wolters Kluwer Law&Business. Great Britain, 2010. 95-96. o.
[516] CMR, CÍM.
[517] HOEKS, MARIAN: i. m. 267. o.
[518] FARIA: i. m., 304. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

A Konvenció felelősségi periódusa is a birtoklás tényéhez igazodik, viszont ez csak a tengeri szakaszra és a kikötőre terjed ki. Az Egyezmény esetében ennél is szűkebb körben, a hajókorláttól-hajókorlátig terjed a fuvarozó kártérítési kötelezettségének idősávja.

A fuvarozó felelősségi periódusának fokozatos bővülését grafikusan a következő ábra mutatja be:



VIII-1. ábra A felelősség időtartamának bővülése (Készítette: K. V.)

2. A tengeri fuvarozó kétágú felelőssége a Kódexben

A felelősség alapja tekintetében a Kódex szakít a Konvenció sokat vitatott, s a gyakorlat próbáján megbukott konstrukciójával, és visszatér a Harter Act és az Egyezmény sajátos, kétágú felelősségi rendszeréhez: a szubjektív és az objektív elemek egységéhez.

2.1.1. Felelősség a tengerképességért és a rakományképességért

A Kódex is kifejezetten előírja – visszatérve az Egyezmény formulájához – a hajó *tengerképességének* és *rakományképességének*, valamint – formálisan és tételesen is kiegészítve a korábbi szabályokat – a *megfelelő személyzet,* valamint a *hajó hibátlan felszerelésének* követelményét. Ezek objektív szakmai kritériumok.

Tartalmilag ez a következő kötelezettséget jelenti a fuvarozó részéről (Kódex 14. cikk): „A fuvarozó köteles a tengeri út előtt, annak kezdetekor és alatta köteles gondossággal:

a) a hajót hajózásra alkalmas állapotba helyezni és tartani;
b) megfelelő személyzetről gondoskodni, felszerelni és ellátni, valamint az út folyamán ilyen állapotban tartani;
c) a rakodóteret és a hajó minden egyéb részét, ahol árut tárolnak, továbbá a fuvarozó által rendelkezésre bocsátott konténert, amiben vagy amelyen árut tárolnak, az áru átvétele, fuvarozása és megóvása céljából megfelelő és biztonságos állapotba hozni és tartani.” [519]

[519] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: „The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to: (a)Make and keep the ship seaworthy; (b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and (c) Make

A fuvarozó felelősségének időtartama alatt megfelelő alapossággal és gondossággal köteles eljárni az áru átvétele, berakodása, kezelése, elhelyezése, fuvarozása, őrzése, gondozása, kirakodása vagy kiszolgáltatása körében.[520]

A szabályozásból kitűnik, hogy az *objektív* szakmai követelmények biztosítása – vagyis a teljesítési magatartás – során a fuvarozót a „köteles gondosság" („due diligence") terheli, a Kódex e tekintetben egy tiszta vétkességi formációt alkalmaz.

Ez teljesen indokolt, mert a hajó felszerelése és működtetése saját kompetenciájába („rendelkezési körébe") tartozik, magatartása értékelhető, összevethető a zsinórmértékként megfogalmazott követelménnyel („due diligence").

Jól látható, hogy ez a formula az Egyezmény „javított második kiadása".

VIII-2. táblázat A tengerképesség és az árukezelés biztosításának kötelezettsége a felelősség alakzata szempontjából (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény	Rotterdami Egyezmény
A fuvarozó főkötelezettségei 3. cikk 1.: „A fuvarozó az út előtt és annak kezdetén okszerű rendes gondosságot tartozik kifejteni a következőkben: *a)* a hajót hajózásra alkalmas állapotba helyezni; *b)* a hajót kellően felszerelni, személyzettel és élelemmel ellátni; *c)* a hajófeneket, hűtőhelyiségeket, fagyasztókat s a hajónak minden egyéb részét, ahol áruk vannak elhelyezve, az áruk befogadása, fuvarozása és megóvása céljából tiszta és jó állapotba helyezni."	Intézkedés! „to avoid" ↓ seaworthiness	A fuvarozó (egyik) főkötelezettsége 14. cikk: „A fuvarozó köteles a tengeri út előtt, a kezdetekor és alatta az elvárható gondosságot tanúsítani: (a) a hajót hajózásra alkalmas állapotba hozni és tartani; (b) megfelelő személyzetről gondoskodni, felszerelni és ellátni a hajót, valamint az út folyamán ilyen állapotban tartani, és (c) a rakodóteret és a hajó minden egyéb olyan részét, ahol árut tárolnak, továbbá a fuvarozó által rendelkezésre bocsátott konténert, amiben vagy amelyen árut tárolnak, az áru átvétele, fuvarozása és megóvása céljából megfelelő és biztonságos állapotba hozni és tartani."
3.cikk 2.: „…a fuvarozónak megfelelő módon és gondossággal kell eljárnia a berakás, kezelés, elhelyezés, fuvarozás, megőrzés, gondozás és a továbbított áruk kirakása körül."		13.cikk (1) bek.: „… a fuvarozónak megfelelő alapossággal és gondossággal kell eljárnia az áru átvétele, berakodása, kezelése, elhelyezése, fuvarozása, őrzése, gondozása, kirakodása vagy kiszolgáltatása körül."

A Harter Act tradíciója alapján az Egyezmény és a Kódex a szubjektív felelősségi ágat alkalmazza, a Konvenció viszont mellőzi a tengerképesség és rakományképesség körében a köteles gondosság zsinórmértékként való meghatározását.

Az Egyezmény és a Kódex tehát tételesen rögzíti a fuvarozó azon főkötelezettségét, miszerint a tengeri utat megelőzően, illetve annak kezdetekor köteles gondossággal kell eljárnia a hajó minden szempontra kiterjedő felkészítése érdekében. Jelentős változás a Kódexben, hogy ez

and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation."

[520] Magyar nyelvre átültette: K. V. Az eredeti angol nyelvű szöveg: Rotterdami Egyezmény 13. cikk (1) bek.: „The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods."

a kötelezettség nemcsak a tengeri út előtt és annak kezdésekor terheli, hanem fenn kell tartania a *tengeri út alatt is.*[521] Gondossági kötelezettség terheli az árukezelés tekintetében is.

Amennyiben a kár – objektív kritériumokhoz viszonyítottan – a tengerképesség hiányára vezethető vissza, a fuvarozó akkor mentesül, ha bizonyítja, hogy nem volt vétkes, vagyis kötelező gondosságot tanúsított a tengeri utat megelőzően, annak kezdetekor, valamint a tengeri út alatt is.

(Ezzel szemben – mint az előzőekben bemutattuk – a Hamburgi Egyezmény mellőzi a fuvarozó főkötelezettségeinek tételes felsorolását, mert generálklauzulájából következik, hogy a kárt okozó minden körülmény elkerülésére („to avoid"), értelemszerűen a tengerképességet, a rakományképességet és a megfelelő árukezelést veszélyeztető tényezők elkerülésére is köteles.)

VIII-3. táblázat Mentesülés a felelősség vétkességi ágában (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény	Rotterdami Egyezmény
Mentesülés 4. cikk 1. pont: „Sem a fuvarozó, sem a hajó nem felelős a hajózásra nem alkalmas állapotból származó… kárért, hacsak nem a fuvarozó rendes gondosságának hiányából ered…." (Vagyis gondatlansága esetében felel!) (Az alakzat: szubjektív)		A felelősség alapja 17. cikk (5) „(b)… A fuvarozó felelős… ha.. (b) pont: A fuvarozó nem tudja bizonyítani, hogy… (ii) alpont: eleget tett a 14. cikkben foglalt (tengerképesség) kötelezettségének." („due diligence") (Vétkességi formula)

2.1.2. Az objektív felelősségi ág

A fuvarozó felelősség alóli mentesülésének másik opciója az, hogy bizonyítja, hogy a kárt a felvételtől a kiszolgáltatásig a tételesen felsorolt objektív, illetve objektivizált tényezők, körülmények („*occurrenses"*) okozták. Ezt az inokolja, hogy a hajóutat olyan *körülmények* között kell teljesíteni, amelyek jelentős hányada kívül esik a fuvarozó „rendelkezési körén", sőt egyikemásika előre nem látható, illetve/és ésszerűen el nem hárítható. A teljesítési magatartás értékelése, viszonyítása a köteles gondosság („due diligence") mércéjéhez tehát szóba sem jöhet (természetesen a tengerképességhez stb. kapcsolódó magatartások már tárgyalt körétől eltekintve).

[521] Ezek a kötelezettségek tartalmukat tekintve is meghaladják a Brüsszeli Egyezmény megközelítését, amely – a korabeli viszonyokra tekintettel – csak a hajó kiállításának (locatio) szakaszában követelte meg a tenger-és rakományképességet. A technikai, műszaki fejlődés a hajós lehetőségeit mára kibővítette a fuvarozó ugyanis képes a tenger-és rakományképesség feltételeinek a tengeri út alatti biztosítására is, a folyamatos kontroll lehetőségét pedig a telekommunikáció biztosítja. Ez utóbbi lehetővé teszi a fuvarozói magatartás vizsgálatát és értékelését, és magát a bizonyítást is, tehát adott a vétkességi formula alkalmazásának lehetősége.

a) *Az árukár*

A fuvarozó az *áruküldemény* fuvarozásra való átvételétől a kiszolgáltatásig terjedő idősávban felel annak elveszéséért és megsérüléséért. Ez a rendelkezés lényegében megegyezik a többi alágazati konvenció meghatározásával is.

VIII-4. táblázat A károsodás tárgya (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény	Rotterdami Egyezmény
A károsodás tárgya 3. cikk „Az árukban bekövetkezett, vagy azokat terhelő veszteség vagy kár.”	A károsodás tárgya 5.cikk (1): „A fuvarozó felel az áruküldemény elveszéséért, megsérüléséért …”	A károsodás tárgya 17. cikk (1) „A fuvarozó felel azért a kárért, amely az áru elveszéséből, megsérüléséből … származik.”

A kár fogalmának az áruban (küldeményben) keletkező kárra („tapadó kár”) redukálása, és a közvetett károkból való felelősség jogszabályi kizárása valamennyi fuvarjogi szabályozás egyik alaptétele.

b) *A fuvarozót mentesítő tényezők (körülmények)*

Objektív felelősségről lévén szó, a kárfelelősség beáll a kár bekövetkezésének tényével. Mivel a fuvarozás életviszonyai nem indokolják a feltétlen helytállást, ennek végtelen tényállásmezejéből a szabályozások mintegy „leszeletelik” azokat a „körülményeket”, amelyek a gazdasági ésszerűség alapján a fuvaroztató (árutulajdonos) kockázati halmazába kell, hogy essenek (vagyis a fuvarozó a felelősség alól mentesüljön).

A Kódexben felsorolt mentesítő körülmények sok tekintetben megegyeznek az Egyezményben összegyűjtött, esetjogi úton kicsiszolódott klauzulákkal, s azok főbb csoportjaival. Természetesen nyelvileg modernizált formában, s az újszerű tengerhajózási technikákhoz igazítva ezek a következők (az angol eredeti szöveggel a VIII-5. táblázatban):

a) „Isten keze”;
b) veszélyek, veszedelmek vagy balesetek a tengeren vagy más hajózható vizeken;
c) háború, ellenségeskedés, fegyveres konfliktus, kalózkodás, terrorizmus, lázadások vagy polgári zavargások;
d) vesztegzári korlátozás, kormányzati, hatósági, közhatalmi vagy más egyéb beavatkozás, illetve akadályok, ideérve a lefoglalást, feltartóztatást vagy elkobzást is, amely nem a fuvarozónak vagy a 18. cikkben[522] meghatározott személyeknek tudható be;
e) sztrájk, kizárások, munkabeszüntetések, vagy a munkában beállt fennakadás,

[522] Rotterdami Egyezmény 18. cikk *A fuvarozó más személyekért viselt felelőssége: “A* fuvarozó felelősséggel tartozik a jelen Egyezmény szerinti olyan kötelezettségei megszegéséért, amelyet az alábbiak cselekedete vagy mulasztása eredményezett:(a) bármely közreműködő; (b) a hajó kapitánya vagy legénysége;(c) a fuvarozó vagy egy közreműködő alkalmazottai; vagy (d) bármely egyéb személy, aki közreműködik, vagy vállalja, hogy közreműködik a fuvarozási szerződés szerinti bármely fuvarozói kötelezettség teljesítésében, addig a mértékig, ameddig ez a személy, közvetve vagy közvetlenül, a fuvarozó kérésére, illetve a fuvarozó felügyelete vagy ellenőrzése alatt tevékenykedik.” (Ford.: K. V.)

f) tűzeset a hajón;
g) rendes gondossággal fel nem fedezhető hibák;
h) az áru feladójának, az okirati feladójának, a rendelkezésre jogosultnak a ténye vagy mulasztása, valamint bármely olyan más személyé, akinek tetteiért a feladó vagy az okirati feladó a felelős a 33.[523] vagy a 34.[524] cikkek értelmében;
i) az árunak a 13. cikk 2. bekezdése[525] alapján kötött megállapodás szerinti berakodása, kezelése, elhelyezése vagy kirakodása, kivéve, ha a fuvarozó vagy a közreműködő ezt a tevékenységét a feladó, az okirati feladó vagy a címzett nevében fejti ki;
j) az áru belső hibájából, minőségéből vagy hiányosságából származó tömeg- vagy súlyveszteség, illetve bármiféle más veszteség vagy kár;
k) a csomagolás vagy a jelölés elégtelen volta vagy hibás állapota, amit nem a fuvarozó, vagy az ő nevében más végzett el;
l) életmentés vagy erre irányuló kísérlet a tengeren;
m) vagyonmentésre vagy annak kísérletére irányuló ésszerű intézkedések a tengeren;
n) környezeti károkozás elkerülésére vagy annak kísérletére irányuló ésszerű intézkedések; illetőleg
o) a fuvarozó által megtett intézkedések a 15.[526] és 16.[527] cikkekben foglalt felhatalmazás alapján.[528] (Ford.: K. V.)

A mentesítő klauzulákat a következő összehasonlító táblázat foglalja össze, összevetve a két konvenció: az Egyezmény és a Kódex kimentő okaival (az összehasonlíthatóság és a nyelvi fejlődés bemutatása céljából az angol nyelvű szövegeket vetjük össze).

[523] Rotterdami Egyezmény 33. cikk *A feladó jogainak és kötelezettségeinek az okirati feladó által történő átvállalása: "*1. Az okirati feladót ugyanazok a kötelezettségek és felelősségek terhelik, mint a feladót a jelen fejezet és az 55. cikk értelmében, továbbá megilletik a feladónak a jelen fejezetben és a 13. fejezetben biztosított jogai és mentességei. 2.A jelen cikk 1. bekezdése nem érinti a feladó kötelezettségeit, felelősségeit, jogait és mentességeit." (Ford.: K. V.)
[524] Rotterdami Egyezmény 34. cikk *A feladó felelőssége más személyek irányába: "*A feladó felelősséggel tartozik a jelen Egyezmény szerinti kötelezettségeinek a megszegéséért, amelyet bármely olyan személy, ideértve az alkalmazottakat, ügynököket és alvállalkozókat, cselekedete vagy mulasztása okozott, akinek ő adott megbízást valamely kötelezettségének a teljesítésére, a feladó azonban nem visel felelősséget az olyan fuvarozó, illetve a fuvarozó nevében tevékenykedő közreműködő cselekedeteiért vagy mulasztásaiért, akinek a feladó adott megbízást a kötelezettségei teljesítésére." (Ford.: K. V.)
[525] Rotterdami Egyezmény 13. cikk *Sajátos kötelezettségek: "(*2) … a fuvarozó és a feladó megállapodhatnak abban, hogy az áru berakodását, kezelését, elhelyezését vagy kirakodását a feladónak, az okirati feladónak vagy a címzettnek kell teljesítenie. Egy ilyen jellegű megállapodásra a szerződési feltételekben kell hivatkozni." (Ford.: K. V.)
[526] Rotterdami Egyezmény 15. cikk: *Veszélyessé válható áruk: "*A 11. és a 13. cikkekben foglaltak ellenére, a fuvarozó vagy a közreműködő elutasíthatja az áru átvételét vagy berakodását, valamint egyéb ésszerű intézkedéseket tehet, ideértve az áru kirakodását, megsemmisítését vagy ártalmatlanítását is, amennyiben a fuvarozó felelősségének az időtartama alatt az áru tényleges veszélyt jelent, vagy ésszerűen szemlélve jelenthet személyekre, javakra vagy a környezetre." (Ford.: K. V.)
[527] Rotterdami Egyezmény 16. cikk *Az áru feláldozása a tengeri út folyamán: "*A 11., 13. és 14. cikkekben foglaltak ellenére, a fuvarozó vagy a közreműködő feláldozhatja az árut a tengeren, ha az ésszerűnek tűnik a közös biztonság érdekében, illetve az emberélet vagy más, a közös kockázatban benne lévő javak megóvása céljából." (Ford.: K. V.)
[528] Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.

VIII-5. táblázat Mentesülés a felelősség alól (Készítette: K. V.)

Mentesülési okcsoportok	Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk 3. bek.
Navigációs hiba	Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.	
„Casus maior" („vis maior")	*Act of God*	*Act of God*
„Casus minor" esetkörei (vegyes zóna) **/"Casus maior"/"Casus minor"/**	*Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;* Act of war; Act of public enemies; Arrest or restraint or princes, rulers or people, or seizure under legal process. Quarantine restrictions; Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general; Riots and civil commotions; *Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.*	*Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;* War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions; Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18; Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour; *Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the carrier.*
Károsulti közrehatás („szubjektív")	*Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.*	*Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34.*
Károsulti közrehatás („objektív")	Insufficiency of packing; Insufficiency or inadequacy of marks.	Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier.
Speciális veszélyek	*Fire*, unless caused by the actual fault or privity of the carrier; Saving or attempting to save life or property at sea, *Latent defects not discoverable by due diligence.*	*Fire* on the ship; Saving or attempting to save life at sea; Reasonable measures to save or attempt to save property at sea, *Latent defects not discoverable by due diligence.*
Különös mentesítő tényező	Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.	The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
A kimentő okok új „generációja"		Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee. Reasonable measures to a void or attempt to avoid damage to the environment.

Az összevetés során a nyelvi formák, a társadalmi környezet, az angolszász jog kereteit meghaladó, a többi közlekedési alágazatra is reflektáló változtatások, kiegészítések figyelhetők meg. Néhány tartalmilag azonos tényezőt a Kódex más összefüggésbe helyez, új kimentési okokat, illetve új fogalmakat is bevezet, illetve nyelvileg is egymáshoz kapcsol.

A mentesítő körülmények tehát tartalmilag és szerkezetileg is módosulnak az Egyezmény szövegéhez képest.

Az első szembetűnő különbség, hogy a *navigációs,* illetve *management hibát* mint mentesítő tényezőt – az Egyezménnyel ellentétben – a Kódex már nem tartalmazza. Ennek oka az, hogy az ezen – jogelveknek látszólag ellentmondó – kimentő oknak mindkét indoka megszűnt:

- Elkülönült a hajótulajdonos, a vállalkozó, valamint a kapitány személye és *pozíciója*, akik korábban ugyanazok voltak,
- Korábban indokolt volt a mentesség külön nevesítése azért is, mert amennyiben a fuvarozó megfelelő állapotban kiállította a hajót, s rendes gondossági kötelezettségét teljesítette azáltal, hogy kellő számú és szaktudással bíró legénységet szerződtetett a hajóra, a tengeri út során – a technológiai fejletlenség okán – már nem állt módjában folyamatosan felügyelni a kapitány, a személyzet és a legénység döntéseit a hajó irányításával kapcsolatosan. Az utóbbi évtizedek technológiai fejlődése ezt a tényezőt felszámolta.[529]

A Kódex a „*vis maiort"* fogalmilag azonos módon határozza meg, mint az Egyezmény.[530] Jelentését elsősorban a kereskedelmi-bírói gyakorlat csiszolta ki. Olyan, emberi közbeavatkozás nélküli természeti eseményt, körülményt jelent, amit a tudomány és a technika mai állása szerint nem lehet megakadályozni (pl. áradás, váratlan alacsony vagy magas külső hőmérséklet miatt bekövetkező fizikai, kémiai vagy biológiai árukár).

Bírói gyakorlat alapján „a hajón véletlenül keletkezett robbanás erőhatalomnak minősül, ezért a hajófuvarozó az e miatt előállott késésért nem felelős"[531]

Az eset körülményeitől függően átfedés lehet azonban a „vis maior" és a tengeri veszélyek (pl. tengeri viharok, földrengés által okozott szökőár) között. Ezért a Kódex a tengeri veszélyeket az Egyezmény fogalomhasználatával teljesen megegyező módon, külön pontban nevesíti. A tényállások közötti összefüggést az is mutatja, hogy a kazuisztikus felsorolásban egymás mellé kerültek.

Az eseti körülményektől függ, hogy mi számít tengeri veszélynek. Ennek értékelése során számításba kell venni, hogy ésszerű módon mit kell előre látnia, mire kell felkészülnie, és a hajóját felkészítenie adott helyen és adott évszakban egy gondos fuvarozónak. Nincs tehát egységes

[529] A Varsói Egyezmény 1955-ös módosítása is elsősorban a navigációs technológia fejlődése miatt vált szükségessé. RICHARDSON: i. m., 48. o.

[530] A „*vis maior"* – az angolszász felfogás értelmében – bárminemű emberi közbeavatkozás nélküli, természeti eseményt jelent. Fogalmi eleme, hogy a fuvarozótól elvárható legnagyobb gondosság tanúsítása ellenére sem elhárítható.

[531] Fb. Aix-en-Provence, 1961. VI. 27. BACZONYI – ISÉPY – UHLYARIK: Árufuvarozási jog. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974., 535. o.

szabály: függ az évszaktól, a körülményektől, ami ráadásul még az adott helyzetben is változhat a meteorológiai viszonyok következtében.[532]

Ez alapján látszólag mindenre kiterjedő mentességnek tűnhet a szóbanforgó körülmény,[533] holott csak abban az esetben jelent feltétlen exkulpációt, amennyiben a veszélyek, a kockázatok és a balesetek rendkívüli mértékűek, leküzdhetetlen természetűek, az évszaknak és a földrajzi helyzetnek megfelelően pedig teljesen szokatlanok[534] („vis maior").

Ezt példázza a „Great China Metal Industriies Co. Ltd v. Malaysian International Shipping Corporation Berhad („The Bunga Seroje") ügy[535], amelyben 11-es erősségű viharnak voltak kitéve a konténerek a kereskedelmi hajón. A fuvarozó a tengeri veszély kimentő tényezőjére hivatkozott mentesülés céljával. A bíróság azonban visszautasította a keresetet azzal, hogy a kivétel nem alkalmazható a szóbanforgó esetben. Az ugyanis az Atlanti-óceán északi részén történt, ahol az ilyen erősségű vihar egyáltalán nem szokatlan.

Egy másik példa erre a *Thyssen Inc. v. SS Eurounity-ügy*[536], ahol a bíróság ugyancsak visszautasította a tengeri veszély kimentő okkénti alkalmazását. Az ügyben 10-11-es erősségű tengeri vihar volt, a hullámok pedig 10-től 15 méterig terjedtek. Viszont a bíróság álláspontja szerint ezek az időjárási körülmények télen az Észak-Atlanti térségben jellemzőek, ezért a fuvarozó nem élhet a tengeri veszélyek kimentő tényezőjével.

Ezzel ellentétes döntések is születtek, például a „Zim v. Israel Phoenix Insurance"-ügyben.[537]

A tengeri veszély tényállására hivatkozott a fuvarozó – a 160. oldalon bemutatásra kerülő – *Daewoo Heavy Industries Ltd. & Anor v Klipriver Shipping Ltd. & Anor-ügyben.*[538] A hajó fedélzetén elhelyezett kotrógépek a rossz időjárási körülmények között kiszabadultak a rögzítésből és a tengerbe zuhantak.

A tengeri veszélyek és balesetek tehát az előreláthatóság és elháríthatóság alapján három különböző kárcsoportba sorolhatóak. Jelentkezhetnek olyan erőhatalom formájában, amelyek teljes mértékben kívül esnek a fuvarozó kompetenciáján. Lehetnek olyan mértékűek is, amelyek elvileg kiküszöbölhetőek lennének, „véletlenségük" okán azonban mégis mentesítik a fuvarozót („casus minor"). Végül olyanok is lehetnek, amelyek egy gondos fuvarozó által elháríthatóak, tehát nem tekinthetők mentesítő tényezőnek.

A kárcsoportok közötti különbségtétel a fuvarozó kockázatviselése szempontjából meghatározó jelentőséggel bír. Erre a XI.1.2.a)-c) pontjaiban visszatérünk.

---

[532] A bíróságok ezért egészen eltérően értelmezik a szóbanforgó mentesítő tényezőt. Az amerikai bíróságok képviselik a legszigorúbb álláspontot. Náluk kifejezetten ritkaságnak számít sikerre vinni ezt a mentességi okot. Az angol bíróságok viszont enyhébbek a mérlegelés tekintetében.

[533] RICHARDSON: i. m., 48-49. o.

[534] KRESKAY: i. m., 144. o.

„Egy 8-as erősségű szél által okozott kár a Biscaya-öböl ismeretlen vizein január hónapban például nem valószínű, hogy tengeri veszélynek minősül. Azon a helyen, abban az időszakban ugyanis viharos időjárásra kell felkészülnie a hajóknak."

[535] [1994] 1 Lloyd's Rep. 455

[536] [1994] A.M.C. 1638. (2nd Cir.)

[537] [1998] 8 Int. M.L. 266 (Sup. Ct Israel)

[538] Case No: 2001 Folio 866

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

VIII-6. táblázat A „vis maior”, a tengeri veszélyek és balesetek mint mentesítő tényezők (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.
(c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters. (d) Act of God.	(*a*) Act of God; (*b*) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters.
(c) Veszélyek, veszedelmek vagy balesetek a tengeren vagy más hajózható vizeken. (d) „Isten keze”.	(a) „Vis maior”. (b) Tengeri vagy egyéb hajózható vizeken történt veszély, vészhelyzet vagy baleset. (Ford. K. V.)

A Kódex egy pontba gyűjt össze több kimentő okot, amelyeket az Egyezmény három önálló pontban sorol fel. Ezek a *háborús cselekmények*[539], a *társadalom ellenségének cselekményei*[540], valamint a *zendülések és zavargások*[541] tényállásai. Az összevonás indokoltságát az adja, hogy mindhárom esetkör harmadik személyek által elkövetett erőszakos cselekményt jelent, melyekkel szemben a fuvarozó általában nem tud ellenállást gyakorolni.

Külön kiemelést érdemel, hogy a Kódex tovább bővíti ezen kimentő jogi tény tartalmát. Konkretizálja az Egyezmény „háborús cselekmények” kifejezését: *háború* és *fegyveres konfliktus*. Új elem a *kalózkodás*, ami az Egyezmény a „társadalom ellenségének cselekményei” fogalom alá sorolt. Teljesen új tartalmi elem viszont a *terrorizmus* (terrorcselekmény) tényállása.[542]

Az új fogalmak bevezetése, valamint egyes meglévő mentességi okok konkretizálása napjaink társadalmi kihívásaihoz igazodik. Lehetőséget kínál a tényállások megfelelő gyakorlati alkalmazására, és ezáltal az igényérvényesítés egyszerűsítésére.

A Kódex a technológia és a digitalizáció fejlődését felismerve egyes mentességeket eltöröl, helyettük viszont bevezeti a terrorizmus és a kalózkodás világos és egyértelmű fogalmát.[543]

[539] A *háborús cselekmény* a mentesítő körülmények listájában azokat az eseteket jelenti, amikor a háborút folytató állammal hadi állapotban van az az ország, amely zászlaja alatt a hajó közlekedik. Az a kár is a háborús cselekmény következménye viszont, ami úgy keletkezik, hogy a hajó egymással hadi állapotban lévő felek közötti konfliktus közepébe kerül, viszont a saját országa nem háborúzik (vagyis nem a „Királynő ellensége”). [539] Például a Perzsa-öbölben kereskedelmi tevékenységet folytató európai hajókat ért iraki, illetve iráni rakétatámadások jó példái a „nem a Királynő ellenségei” típusú károknak. A kimentés szempontjából ez általában a „fuvarozó üzemén kívül”[539] eső legyőzhetetlen erőnek számít, viszont olyan fokozatai is lehetnek, amelyek még a leggondosabb fuvarozót is érhetik, habár elvileg kiküszöbölhetőek.

[540] A *társadalom ellensége* jelentése meglehetősen bizonytalan. Általában kalózkodást értenek alatta. Ez olyan erőszakos rablás, ahol a fuvarozó általában nincs abban a helyzetben, hogy megakadályozza a cselekményt még megfelelő gondosság vagy elővigyázatosság tanúsítása révén sem. Az exculpatio viszont ez esetben is a körülményektől függ: egyes esetekben abszolút legyőzhetetlen, olyan erejű támadásként manifesztálódik, ami társadalmi szinten elháríthatatlan esemény[540]. Más körülmények között viszont elvileg elháríthatóak lennének, általában azonban nem észszerű és gazdaságos ezek kiküszöbölése. (pl).

[541] A *zendülések* következtében bekövetkezett kár a sztrájkoló személyek által okozott kár esetét jelenti. Ez ugyanazon megítélés alá esik, mint a sztrájkok, munkabeszüntetések esetköre.

[542] ÜLGENER (2011): i. m. 147. o. In.: Meltem Deniz GÜNER – ÖZBEK (szerk.): i. m.

[543] ÜLGENER (2011): i. m. 147. o. In.: Meltem Deniz GÜNER – ÖZBEK (szerk.): i. m.

VIII-7. táblázat A háború és a kalózkodás mint mentesítő tényezők (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.
(e) Act of war. (f) Act of public enemies. (k) Riots and civil commotions.	(c) War, hostilities, **armed conflict**, **piracy**, **terrorism**, riots, and civil commotions.
(e) Hadiesemények. (f) Nyílt ellenség művelete. (k) Lázadások vagy polgári zavargások.	(c) Háború, ellenségeskedés, fegyveres konfliktus, kalózkodás, terrorizmus, zavargás vagy polgári elégedetlenség. (Ford. K. V.)

A Kódex 17. cikk 2. bekezdés d) pontja szerkezetileg a Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. bekezdés g) és h) pontjait foglalja össze tartalmilag jelentősen modernizált formában. Az összevonásnak az az indoka, hogy az Egyezmény a taxáció g) pontjában azokat a jogi tényeket rögzíti, amelyek valamely ország kormánya vagy valamely állam részéről történő erőszakos közbeavatkozás révén az áru lefoglalását, a tulajdonjog gyakorlásának akadályozását, s ezáltal az áruáramlás korlátozását (pl. blokád) eredményezik. A „vesztegzári korlátozás" elrendelése (h. pont) ugyancsak állami szervekhez fűződik.

A két tényező jellegében tehát azonos, ezért a Kódex szerkezetileg egyesíti őket. Tartalmilag is világosabb és korszerűbb ez a szabályozás: a „fejedelmi, hatósági vagy a néptől származó rendelet" formulát felváltják a *kormányzati, hatósági vagy közhatalmi (vagy más) aktusok, amelyek az áruküldemény lefoglalását, feltartóztatását vagy elkobzását eredményezik*. Külön kiemelést érdemel (új elemként), hogy ez csak akkor eredményezi a fuvarozó mentesülését, ha az akadályozás nem a fuvarozónak vagy más olyan személynek tudható be, akiért ő felelősséggel tartozik[544].

VIII-8. táblázat Hatósági intézkedések mint mentesítő tényezők (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.
„(g) Arrest or restraint or princes, rulers or people, or seizure under legal process." „(h) Quarantine restrictions."	„(d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18."
„(g) Fejedelmi, hatósági vagy a néptől származó rendelet, utasítás vagy bírói foglalás." „(h) Vesztegzári korlátozás."	„(d) Karantén előírások; kormányzati, hatósági, közhatalmi vagy más egyéb beavatkozás, illetve akadályok, ideérve a lefoglalást, feltartóztatást vagy elkobzást is, amely nem a fuvarozónak vagy a 18. cikkelyben hivatkozott személyeknek tudható be". (Ford. K. V.)

A Kódex – hasonlóan az Egyezmény rendelkezéseihez – külön pontba sorolja a *sztrájkok és munkabeszüntetések* miatti mentességet. A Kódex ezen pontjának tartalma és szóhasználata lényegében megegyezik az Egyezmény 4. cikk 2. bekezdés j) pontjával.[545]

[544] Rotterdami Egyezmény 18. cikk: bármely közreműködő személynek, a hajó kapitányának vagy legénységének, a fuvarozó vagy közreműködő alkalmazottainak, vagy bármely közreműködő személynek, aki közreműködik, vagy vállalja, hogy közreműködik bármely fuvarozói kötelezettség teljesítésében addig a mértékig, ameddig ez a személy közvetlenül vagy közvetve, a fuvarozó megbízásából, illetve a fuvarozó felügyelete vagy ellenőrzése alatt tevékenykedik.

[545] ÜLGENER (2011): i. m. 149. o. In.: Meltem Deniz GÜNER – ÖZBEK (szerk.): i. m.

Ez a körülmény csak akkor mentesíti a fuvarozót, amennyiben az rendes gondossági kötelezettségének eleget tett, s nem volt rosszhiszemű: vagyis nem látta előre, és nem is kellett volna előre látnia a munkabeszüntetést. Ez azt jelenti, hogy amennyiben szándékosan azért provokál sztrájkot a fuvarozó, hogy a záradékra hivatkozással mentesülhessen a felelősség alól egy már meglévő, viszont csak általa ismert árukár esetében, akkor természetesen ez nem érvényesül kimentésként.[546]

A fuvarozónak bizonyítania kell, hogy a – kompetenciáján kívül eső – sztrájk miatti határidő túllépés okozta az árukárt, nem pedig az ő saját közrehatása: például az áru nem megfelelő kezelése, a szellőztetés elmaradása, ami páralecsapódáshoz vezetett, és biológiai vagy kémai változásokat (árukárt) idézett elő a rakományban.

VIII-9. táblázat A sztrájk mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.
„(j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, **whether partial or general.**"	„(e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour."
"(j) Sztrájkok, kizárások, munkaszünetelések vagy a munkában bármely okból beállt teljes vagy részeges fennakadás."	„(e) Sztrájk, sztrájkolók kizárása, munkabeszüntetés vagy munkakorlátozás." (Ford. K. V.)

A Kódex 17. cikk 2. bekezdés j) pontja *az áru belső hibájából, minőségéből vagy hiányosságából származó tömeg-vagy súlyveszteség, illetve bármilyen egyéb kár vagy veszteség* tényállását nevesíti mentesítő körülményként.[547]

Ez alapján a fuvarozó akkor mentesül, amennyiben az áruküldemény nem alkalmas a tengeri úton előforduló szokásos igénybevételek károsodás nélküli elviselésére. Ennek eldöntése során természetesen figyelembe kell venni az árukezelés körében tanúsított köteles gondosságot is. Külön kiemelést érdemel, hogy az Egyezményben az említett mentesség hivatalos magyar nyelvű fordítása nem fedi le teljesen az angol szóhasználatot.

VIII-10. táblázat Az áruküldemény belső tulajdonsága mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.
„(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods."	„(j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods."
„(m) Veszteség terjedelemben vagy súlyban, vagy más veszteség vagy kár, amely az áru rejtett hibájából vagy különös tulajdonságából vagy sajátos hibájából származott."	„(j) Az áru belső hibájából, minőségéből vagy hiányosságából származó tömeg- vagy súlyveszteség, illetve bármiféle más veszteség vagy kár." (Ford. K. V.)

Az előbbihez hasonló esetkört képeznek a *kötelező gondossággal fel nem fedezhető hibák* (17. cikk 2. bekezdés g) pont). Ez a hajó épségével kapcsolatos mentesítő körülmény. Olyan hibát jelent, amit egy hozzáértő személy általános vizsgálat során nem tud felismerni. Olyan hiá-

[546] KRESKAY: i. m., 153. o.
[547] Ennek az eredeti angol nyelvű szövege szó szerint megegyezik az Egyezmény 4. cikk 2. bekezdés m) pontjával.

nyosság tehát, ami valamelyik alkatrészt érinti, és pl. nem a korrózió vagy kopás okozza. Ez ugyanis odafigyelés, gondosság révén felismerhető. [548]

Például, ha a hajó viharba kerül és ezalatt a ventillátorokat ki kell kapcsolni, aminek következtében a rakomány megromlik. Ezért a fuvarozó nem felel.[549]

VIII-11. táblázat A rendes gondossággal fel nem fedezhető hibánk mint mentesítő tényezők (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.
„(p) Latent defects not discoverable by due diligence."	„(g) Latent defects not discoverable by due diligence."
„(p) Rendes gondossággal fel nem fedezhető hibák."	„(g) Az elvárható gondossággal fel nem fedezhető, rejtett hibák." (Ford. K. V.)

A *csomagolás vagy jelölés elégtelen volta vagy hibás állapota* miatt bekövetkező károk tényezőjét, vagyis a károsulti közrehatás objektív formáit az Egyezmény külön-külön pontokba foglalta. A Kódex ezeket egyesítette. Az összevonásnak valószínűleg az a magyarázata, hogy a fuvarozó közbenső szerződésszegés miatti mentesülését ugyanaz a körülmény alapozza meg: csak akkor mentesülhet erre hivatkozással, amennyiben a csomagolás és a jelölések elégtelen volta nem volt nyilvánvaló az áruküldmény felvételekor. A jelölések elégtelensége esetében úgyszintén nem hivatkozhat a fuvarozó a mentességi okra, amennyiben már a felvételkor nyilvánvaló a jelölés elégtelensége.[550]

Ezzel kapcsolatos a *Daewoo Heavy Industries Ltd. & Anor v Klipriver Shipping Ltd. & Anor-ügy*[551], amelyben 34 darab új kotrógépet továbbítottak Koreából Törökországba. A kotrógépeket 2000. szeptember 1. és 3. között rakodták fel a hajó rakodótereibe a dél-koreai Inchonban, láthatóan jó állapotban. A hajó 2000. szeptember 3-án indult Inchonból, majd szeptember 5-én megérkezett a kínai Xingang kikötőjébe, ahol 26 kotrógépet kirakodtak a hajóból, majd újra berakodták őket, ezúttal a fedélzetre.

A hajó szeptember 10-én indult tovább Xingangból, a Sárga-tengeren hajózott Zhangiang felé, amikor rossz időjárási körülmények közé került. Még azon a napon, a fedélzeten elhelyezett kotrógépek közül 8 db kiszabadult a rögzítéséből, és a tengerbe zuhant. Ezen kívül több, a fedélzeten elhelyezett kotrógép károsodott: rozsdásodott vagy átázott.

Az eset több jogi relevanciájú kérdést vetett fel, amire a terjedelmi korlátok miatt nem térünk ki. A fuvarozó mentesség gyanánt – a kisebb károkat szenvedett rakománnyal kapcsolatosan – a Büsszeli Egyezmény 4. cikk 2./n) pontjára hivatkozott. Ez alapján a csomagolás elégtelenségére vezethető vissza a küldemény károsodása: a kotrógépek külső csomagolása laza volt, műanyag lapokból állt, ami nem volt alkalmas a tengeri fuvarozással szükség szerint együtt járó igénybevételek elviselésére.

[548] RICHARDSON: i. m., 52. o.
[549] Pennsylvaniai kerületi b. 1961. évi ítélete. BACZONYI – ISÉPY – UHLYARIK: i.m. 535. o.
[550] RICHARDSON: i. m., 52. o.
[551] Case No: 2001 Folio 866

VIII-12. táblázat A csomagolás és a jelölések hiányossága mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.
„(n) Insufficiency of packing." „(o) Insufficiency or inadequacy of marks.”	„(k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier.”
„(n) A csomagolás elégtelensége.” „(o) A jelek elégtelensége vagy fogyatékossága.”	„(k) A csomagolás vagy a jelölés elégtelen volta vagy hibás állapota, amit nem a fuvarozó vagy valaki az ő nevében végzett el.” (Ford. K. V.)

A Kódex 17. cikk 2. bekezdés h) pontja és az Egyezmény 4. cikk 2. bekezdés i) pontja tartalmilag teljesen megegyeznek. Ez a károsult közbenső szerződésszegésének vétkességi formája. Védelmet nyújt a fuvarozónak a *feladó cselekményé*ből vagy *mulasztásá*ból eredő kárért: önokozta kárról van alapvetően szó.

Lényeges különbség viszont, hogy jelenősen bővül azon személyek köre, akik tevékenységét érinti a szóbanforgó mentesség. Olyan szereplőkre is kiterjed a klauzula, akiket az Egyezmény nem nevesít. Ezek az okirati feladó, a rendelkezésre jogosult, valamint bármely olyan más személy vétkes cselekedete vagy mulasztása is mentesíti a fuvarozót, akik tevékenységéért a feladó vagy az okirati feladó felelősséggel tartozik. [552]

VIII-13. táblázat Károsulti közrehatás mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.
„(i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.”	„(h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34.”
„(i) Az áruk feladójának vagy tulajdonosának, megbízottjának vagy képviselőjének ténye vagy mulasztása.”	„(h) A feladó, az okirati feladó, a rendelkezésre jogosult cselekedete vagy mulasztása, valamint bármely olyan más személyé, akinek tetteiért a feladó vagy az okirati feladó a felelős a 33. vagy a 34. cikkely értelmében”. (Ford. K. V.)

A tűzeset miatti mentesség az Egyezményben és a Kódexben (sőt a Konvencióban is) önálló jogi tényként szerepel. A felelősség alakzata szempontjából azonban eltérések mutatkoznak a szóbanforgó rendelkezések között.

Az Egyezmény alapján a fuvarozó mentesül minden tűz által okozott kártérítési felelősség alól. Kivételt jelent az az eset, ha bizonyítottan a fuvarozó személyes mulasztása eredményezte a tüzet a tengeri út során: „tűzeset, ha nem a fuvarozó hibája vagy mulasztása okozta.”[553]

A Kódex alapgondolata ugyan ez. A tűz továbbra is mentesíti tehát a fuvarozót a felelősség alól. Lényeges különbség viszont, hogy a mentesüléshez nemcsak a saját, hanem más olyan személy vétlenségét is bizonyítania kell a tűz keletkezésével kapcsolatosan, akiért helytállni tartozik.[554]

[552] ÜLGENER (2011): i. m. 149. o. In.: Meltem Deniz GÜNER – ÖZBEK (szerk.): i. m.
[553] Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont b) pont.
[554] Rotterdami Egyezmény 17. cikk 4. bek.
ÜLGENER (2011): i. m. 148. o. In.: Meltem Deniz GÜNER – ÖZBEK (szerk.): i. m.

Az Egyezmény kimentő rendszerében a fuvarozó tehát csak személyes vétkessége esetén felel. A Kódex rendelkezéseiben pedig ebben a pontban is megjelenik a fuvarozó alkalmazottaiért való felelőssége: akkor mentesül tehát a tűz által okozott kártérítési kötelezettség alól, amennyiben sikeresen bizonyítja, hogy *sem ő, sem alkalmazottai* nem vétkesek a tűz által okozott árukárban.

VIII-14. táblázat Tűzeset mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.
„(b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.”	„(f) Fire on the ship.”
„(b) Tűzeset, ha nem a fuvarozó ténye vagy hibája okozta.”	„(f) A hajón történt tűz.” (Ford. K. V.)

A Kódex 17. cikk 2. bekezdés l) és m) pontja külön-külön, viszont hasonló szóhasználattal és tartalommal rögzíti az életmentés vagy annak kísérlete a tengeren tényállását, valamint a vagyon mentésére vagy annak kísérletére irányuló *ésszerű intézkedéseket* a tengeren.[555]

Ezeket a körülményeket az Egyezmény egy önálló pontban nevesíti. Ennek valószínűleg az a magyarázata, hogy a konkrét esetben (vészhelyzetben) nehézséget okoz az élet mentésére, valamint a vagyon mentésére irányuló cselekmények egyértelmű elkülönítése.

További eltérés, hogy a Kódex az „ésszerű intézkedés” kifejezést alkalmazza, ami szóhasználatban viszont a Konvenció hatását tükrözi.

VIII-15. táblázat Életmentő intézkedések a tengeren mint mentesítő tényezők (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek.
„(l) Saving or attempting to save life or property at sea.”	„(l) Saving or attempting to save life at sea.” „(m) **Reasonable measures** to save or attempt to save property at sea.”
„(l) Élet- vagy árumentés, vagy erre irányuló kísérlet a tengeren.”	„(l) Életmentés vagy annak kísérlete a tengeren.” „(m) Vagyon mentésére vagy annak kísérletére irányuló ésszerű intézkedések a tengeren.” (Ford. K. V.)

A Kódex exkulpációs listájából első ránézésre hiányzik az Egyezmény q) pontja. Ez azokat a károkozó tényezőket nevesíti mentesítő okként, amelyeket nem a fuvarozó, valamint nem azon személyek mulasztása okozott, akikért ő felelősséggel tartozik.[556]

Az Egyezmény alapján ez a generálklauzula ultima ratioként szolgál a fuvarozó kimentésére. Akkor jelent mentesülési lehetőséget a számára, ha olyan körülmény okozta a kárt, ami a kazuisztikus listában nincs külön nevesítve, és magát a fuvarozót, ügynökét vagy alkalmazottját

[555] A nemzetközi kereskedelmi hajózás joggyakorlata alapján, amennyiben a kijelölt útvonalról való letérés élet- vagy vagyonmentés (pl. árumentés), illetve azok megkísérlése céljából történik, vagy egyébként észszerű – tehát a fuvarozó és az árutulajdonos érdekében egyaránt indokolt – akkor az eltérés miatt keletkezett kárért a fuvarozó nem felel. Abban az esetben viszont, ha az eltérés nem észszerű, a fuvarozó csak akkor mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy nem a deviáció okozta a kárt, s az anélkül is bekövetkezett volna, vagy pedig olyan ok miatt következett be, amelyért a fuvarozó az egyezmény alapján egyébként sem felel.

[556] Ebben az esetben a bizonyítási teher azon a személyen van, aki erre a mentességre hivatkozik. Mivel pedig a szóbanforgó rendelkezés kedvezményezettje a fuvarozó, ezért a bizonyítás őt terheli. Neki kell bizonyítékot szolgáltatnia arra, hogy sem ő, sem azon személyek, akikért felel, mulasztása nem okozta vagy nem járult hozzá a kár bekövetkezéséhez.

nem terheli vétkesség a kár előidézésében. Olyan körülménynek kell tehát okoznia a kárt, ami nem a szóbanforgó személyek „hibájából" származik, s a fuvarozó „üzemén kívül" eső, előre nem látható és nem elhárítható tényező. A fuvarozónak ebben az esetben saját vétlenségén túl alkalmazottai és ügynökei vétlenségét is bizonyítania kell.[557]

Alaposabb elemzés alapján megállapítható azonban, hogy a Kódex 17. cikk 2. bekezdése ugyanezen az elven alapul.[558] Ez azt jelenti, hogy a fuvarozó akkor is mentesül a felelősség alól, amennyiben bizonyítja, hogy az elveszés, a kár vagy a késedelem oka nem az ő vagy közreműködőinek és alkalmazottainak a mulasztásából ered vagy származik.

A mentesség tehát nem tűnt el, hanem egy különálló rendelkezés formájában szerepel a Kódexben. Ez kiemeli a klauzula ultima ratio jellegét.

VIII-16. táblázat A fuvarozó vétlensége (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. pont	Rotterdami Egyezmény 17. cikk (2) bek.
„(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage."	„The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18."
„(q) Nem a fuvarozó tényéből vagy hibájából, vagy a fuvarozó megbízottainak vagy felügyelőinek tényéből vagy hibájából származó minden egyéb ok, de a bizonyítás azt terheli, aki erre a kedvezményes kivételre hivatkozik és őrá háramlik annak a kimutatása, hogy sem a fuvarozó személyes hibája vagy ténye, sem a fuvarozó megbízottainak vagy felügyelőinek hibája vagy ténye nem volt oka a kárnak vagy veszteségnek."	„A fuvarozó részben vagy egészben mentesül a jelen cikkely 1. bekezdése értelmében vett felelőssége alól, amennyiben bizonyítja, hogy a veszteség, a kár vagy a késedelem oka vagy egyik oka nem az ő, illetőleg a 18. cikkben hivatkozott személyek mulasztásának tudható be." (Ford. K. V.)

A Kódex olyan mentesítő körülményeket is a szabályozás tárgyává tesz, amelyek az Egyezményben egyáltalán nem szerepelnek. Ezek a fuvarozót mentesítő jogi tények új generációjának is nevezhetők.[559]

A 17. cikk 3. bekezdés i) pontja külön nevesíti az áru berakodása, kezelése, elhelyezése, valamint kirakodása közben bekövetkező károkat. Amennyiben ezeket a tevékenységeket megállapodás alapján a fuvarozó vagy a közreműködő végzi a feladó, okirati feladó vagy a címzett nevében, akkor a fuvarozó mentesül az ezen tevékenységek közben bekövetkező árukárért.

[557] RICHARDSON: i. m., 52-53. o.
[558] ÜLGENER (2011): i.m., 149. o.
[559] ÜLGENER (2011): i. m. 150. o. In.: Meltem Deniz GÜNER – ÖZBEK (szerk.): i. m.

VIII-17. táblázat A berakodás és rögzítés során keletkezett káréért való felelősség alóli mentesülés (Készítette, ford.: K. V.)

Rotterdami Egyezmény 17. cikk (2) bek.
„(i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee.”
„(i) Az árunak a 13. cikkely 2. bekezdése alapján kötött megállapodás értelmében történt berakodása, kezelése, elhelyezése vagy kirakodása, kivéve, ha a fuvarozó vagy egy közreműködő ezt a tevékenységét a feladó, az okirati feladó vagy a címzett nevében fejti ki.” (Ford. K. V.)

A Kódex új elemként nevesíti a 17. cikk 3. bekezdés n) pontjában a „*környezeti károkozás elkerülése vagy annak kísérletére irányuló ésszerű intézkedések*”-et. A mentesség valószínűleg a környezettudatosság növelése céljával került a Kódex taxatív listájába.[560]

Ez alapján a fuvarozó nem felel az áruban keletkezett kárért, amennyiben azt saját ésszerű intézkedése okozta, s azt azért követte el, hogy valamilyen környezeti kár bekövetkezését elkerülje, illetve megkísérelje azt.

VIII-18. táblázat Felelősség alóli mentesülés a környezeti károkozással kapcsolatban (Készítette, ford.: K. V.)

Rotterdami Egyezmény 17. cikk (2) bek.
„(*n*) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment.”
„(n) Környezeti károkozás elkerülésére vagy annak kísérletére irányuló ésszerű intézkedések.” (Ford. K. V.)

A Kódex 17. cikk 3. bekezdés o) pontja úgyszintén új kimentő okot nevesít. Ez alapján a fuvarozó megtehet minden ésszerű óvintézkedést, amennyiben felelősségének periódusa alatt az áru mások személyét, vagyonát, vagy a környezetet veszélyezteti. A rendelkezés nagyrészt összhangban áll az Egyezmény 4. cikk 6. bekezdésével.[561]

VIII-19. táblázat A veszélyessé váló áruk és azok feláldozása (Készítette, ford.: K. V.)

Rotterdami Egyezmény 17. cikk (2) bek.
„(*o*) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.”
„(o) A fuvarozó által megtett intézkedések a 15. és 16. cikkben foglalt felhatalmazás alapján”. (Ford. K. V.)

A fuvarozó az új rendelkezés alapján akkor is mentesül, amennyiben a közös hajókár intézményének keretein belül rendelkezik az áruküldemény felett.

[560] ÜLGENER (2011): i. m. 150. o. In.: Meltem Deniz GÜNER – ÖZBEK (szerk.): i. m.

[561] Gyúlékony, robbanó vagy veszélyes természetű áruk, amelyeknek felvételéhez a fuvarozó, a hajóparancsnok vagy a fuvarozó megbízottja nem járult volna hozzá természetük és jellegük ismeretében, a kirakodás előtt bárhol kirakhatók, megsemmisíthetők vagy a fuvarozásra ártalmatlanná tehetők kártérítés nélkül és ezeknek az áruknak feladója felelős lesz a hajóra felvételükből közvetlenül vagy közvetve származó vagy azzal okozott minden kárért vagy kiadásért. Ha a fuvarozó tudtával és beleegyezésével felvett ilyen áruk valamelyike a hajóra vagy rakományára veszélyessé válik, a fuvarozó azokat ugyanolyan módon kirakhatja, megsemmisítheti vagy ártalmatlanná teheti, s a fuvarozót ilyenkor csak közös hajókár címén terhelheti felelősség, amennyiben annak helye van.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

VIII-20. táblázat A közös hajókár szabályozása (Készítette, ford.: K. V.)

Rotterdami Egyezmény 16. cikk
„Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure.”
„A 11., 13. és 14. cikkben foglaltak ellenére, a fuvarozó vagy a közreműködő feláldozhatja az árut a tengeren, ha az ésszerűnek tűnik a közös biztonság érdekében, illetve az emberélet vagy más, a közös kockázatban benne lévő javak megóvása céljából.” (Ford. K. V.)

2.1.3. A fuvarozási határidő túllépése miatti kárfelelősség

A Kódex alapján a fuvarozó köteles a szerződés által meghatározott határidőn belül kiszolgáltatni az áruküldeményt a címzett részére. Amennyiben ez nem teljesül, akkor a fuvarozó késedelembe esik, ami kártérítési kötelezettséget von maga után. A felelősség terjedelmét is kiszélesíti tehát az új szabályozás.

A fuvarozási határidő megtartása tehát a fuvarozónak és a fuvaroztatónak egyaránt érdeke. A fuvaroztató számára minden esetben kárt okoz, ha határidőn túl kapja kézhez az áruküldeményt. Ennek különös jelentősége van akkor, ha a fuvaroztató előre közli a fuvarozóval a fuvarozási határidő megtartásához fűződő rendkívüli érdekét (érdekbevallás). Ez azt jelenti, hogy a késedelem miatt bekövetkezett árukár mértéke meghaladhatja az áru értékcsökkenése, illetve értéke mértékét a bevallott összeg erejéig. A fuvarozónak ugyancsak érdeke a határidő megtartása. Mint említettük, ennek túllépése a fuvarozási szerződés megszegését jelenti, ami megalapozza a kártérítési felelősségét.

VIII-21. táblázat A késedelemért való kárfelelősség (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	**Hamburgi Egyezmény**	**Rotterdami Egyezmény**
A károsodás tárgya: a késedelem Nincs szabályozva!	*A károsodás tárgya: a késedelem* 5.cikk (1): „A fuvarozó felel … késedelmes kiszolgáltatásáért, amennyiben…”	*A károsodás tárgya: a késedelem* 17. cikk (1) „A fuvarozó felel azért a kárért, amely … a kiszolgáltatási késedelemből származik…”

A Konvenció – mint bemutattuk – elsőként tette szabályozás tárgyává a késedelmes teljesítést a tengeri fuvarjogi konvenciók körében. Az Egyezmény viszont még egyáltalán nem rendelkezett erről a tárgykörről. Amennyiben viszont nem érkezett meg egy bizonyos időtartam alatt az áruküldemény a rendeltetési helyére, akkor a szabályok értelméből következően elveszettnek tekinthették azt. Ez természetesen fikció: előfordulhatott, hogy mégsem veszett el, hanem csupán késett például azért, mert a fuvarozó élet-és vagyonmentési tevékenységet végzett, s emiatt tért le az eredeti útvonalról, vagy pedig más kikötőben szolgáltatta ki az árut.

A vitás helyzetet felismerve a kérdéskör felelősségi aspektusai részletesebb szabályozás tárgyává váltak a Kódexben. Megoldásában hasonlít a szárazföldi alágazati konvenciók rendelkezéseihez. Ez alapján azt az esetkört tekinti a fuvarozási határidő túllépésének, ha a fuvarozó nem szolgáltatja ki az áruküldeményt a fuvarozási szerződésben kikötött rendeltetési helyen a megállapodás szerinti határidőben.

VIII-22. táblázat A fuvarozási határidő túllépésének szabályai a tengeri fuvarjogi jogforrásokban (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény	Rotterdami Egyezmény
Nincs szabályozás!	*Késedelem* 5. cikk (2) bek.: „Amennyiben a fuvarozási szerződésben meghatározott kirakodási és fuvarozási határidőn belül kikötőben nem szolgáltatták ki a rakományt. Ilyen megállapodás hiányában akkor, ha az észszerűen elvárható határidőn belül nem történt meg a kiszolgáltatás.”	*Késedelem* 21. cikk: „Akkor történik fuvarozási határidő túllépés, amikor nem történik meg az áru kiszolgáltatása a rendeltetési helyen a fuvarozási szerződésben kikötött határidőn belül.”

A Kódex tehát szakít a Konvenció megközelítésével, ami egyébként problémák forrását jelentette (l. hivatkozott jogeset). Ez alapján akkor áll elő határidő túllépés, amikor a tengeri fuvarozási szerződésben meghatározott rendeltetési kikötőben nem szolgáltatták ki az árut azon a határidőn belül, amiben a felek megállapodtak. *Ilyen megállapodás hiányában pedig azon a határidőn belül, amely az eset körülményeire tekintettel a gondos fuvarozótól ésszerűen elvárható lett volna.*

Ez a rendelkezés semmiben sem tér el a CMR késedelemre vonatkozó klauzulájától. Ez alapján „kiszolgáltatási késedelem áll fenn, ha az árut a megegyezés szerinti határidőn belül nem szolgáltatták ki, vagy ilyen megegyezés hiányában a fuvarozás tényleges időtartama … meghaladja a gondos fuvarozó részére megengedhető időtartamot”.[562]

Ez további közeledést jelent a tengeri és a szárazföldi árufuvarozási tárgyú szabályozások között, sőt a gyakorlat számára konkrét megoldást kínál a kérdéskörre. Ezzel szemben a Kódex utalásszerűen sem rendelkezik arról, hogy mi az az időtartam, amin túli kiszolgáltatást már késedelemnek kell tekinteni, amennyiben a szerződés nem szól a határiőről. A hajóstársaságok bill of lading klauzuláiban kikötött indulási és érkezési időpontok iránymutatásul szolgálhatnak azonban a fuvarozási határidő tartamára.

A fuvarozási határidő túllépésének meghatározó jelentősége van a felelősség összegszerű korlátozása tekintetében is. Ez a Kódex révén teljesen új szabályozási elemnek számít a fuvarjogi konvenciókban.

A Kódex a károk két csoportját különbözteti meg a határidőtúllépéssel összefüggésben:

- az egyik a fuvarozási határidő túllépése, mely esetben nem származik árukár (pl. belső romlás) a késésből,
- a másik esetkör a késedelem miatt bekövetkező (fizikai, kémiai vagy biológiai) árukár.

A szabályozás alapján, amennyiben a szerződés nem tartalmaz kikötést a fuvarozási határidő tekintetében, akkor a késedelemnek nincs jogkövetkezménye, hiszen a szerződéshez, a hajóselismervényhez és a Kódex „hallgató” szabályozásához sem lehet „visszanyúlni”.

[562] CMR 19. cikk.

A kérdés viszont a felelősség maximális mértéke szempontjából rendkívüli jelentőségű: árukár esetén *3 SDR*, késedelemből származó kár esetén pedig a *fuvardíj két és félszeresének megfelelő összeg*ben korlátozott.

VIII-23. táblázat A fuvarozási határidő túllépése miatti kár (Készítette, ford.: K. V.)

Rotterdami Egyezmény	
A fuvarozási határidő túllépéséért való felelősség (felelősség a kiszolgáltatási késedelemért)	*A fuvarozási határidő túllépéséből eredő árukár*
60. cikk:… „a fuvarozási határidő túllépéséért viselt felelősség a késedelmesen kiszolgáltatott áruküldeményért fizetendő fuvardíj két és félszeresének megfelelő összegre korlátozódik.”	60. cikk: „A fuvarozási határidő túllépése miatt keletkezett elveszés vagy kárért… fizetendő kártérítés…”

Amennyiben tehát a fuvarozó határidőn túl szolgáltatja ki az áruküldeményt, ami viszont nem károsodik ezáltal (tehát nem keletkezik árukár), de a fuvarozási szerződésben nincs külön megállapodás a fuvarozási határidőre, akkor a fuvarozó maximális kártérítési határértéke a fuvardíj két és félszeresére szorítkozik.[563] Amennyiben viszont a késedelem miatt fizikai kárt szenved az áru, akkor a kártérítés mértékét az általános szabályok alapján a kiszolgáltatás helyén és idején szokásos érték, a tőzsdei ár, a piaci ár vagy pedig az ugyanilyen jellegű és minőségű árunak a kiszolgáltatás helyén szokásos értéke alapján határozzák meg. A 3 SDR-t azonban ebben az esetben sem haladhatja meg a felelősség maximális mértéke. (A felelősségkorlátozás részletes elméleti kifejtését a XII.1.1 fejezet tartalmazza.)

Az Egyezmény és Kódex összevetése alapján fokozatos nyelvi fejlődés mutatható ki a mentesítő körülmények tekintetében. Az Egyezmény mentesítő katalógusának elemei az angolszász bírói gyakorlat eredményeként alakultak ki. A precedensjog nyomai mind a klauzulák szóhasználatban, mind a nyelvi-nyelvtani formájukban, valamint precíz, részletező megfogalmazásukban egyaránt megmutatkozik.

A Kódex szóhasználata sok helyen hasonló az Egyezmény rendelkezéseihez, ami arra vezethető vissza, hogy a tengeri fuvarozó felelősségét tekintve visszatért annak rendelkezéseihez. Nyelvi megoldásait tekintve ugyanakkor modern személeltet közvetít. Ez abban is megmutatkozik, hogy egyes, a technológia által már meghaladott kimentő tényezőket elhagy (pl. navigációs hiba), viszont újakat léptet a helyükbe. Ezeket a kimentő tényezők új generációjának nevezzük (pl. terrorizmus, környezeti károkozás).

A Kódex kimentő katalógusának egyes elemei logisztikai személeltmódjukkal is meghaladják az Egyezményben felsorolt tényezőket. Például – mint említettük – az áru kirakása, berakása, kezelése stb. következtében bekövetkező károk a Kódex multimodális viszonylatban való alkalmazhatósága miatt kerültek a katalógusba. A fuvarozó közreműködőiért viselt felelőssége pedig ugyancsak részletes szabályozás tárgyát képezi a jogforrásban.

[563] Rotterdami Egyezmény 60. cikk.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

3. A bizonyítási teher

A felelősségi alakzat működési mechanizmusának, dinamikájának szabályozása a 17. cikk szerves részét képezi.[564] Az Egyezmény és a Konvenció rendelkezéseihez képest terjedelmileg is sokkal bővebb, részletesebb és egyértelműbb a szabályozás. A korábbiakkal szemben ezeket nem lehet többféle módon értelmezni. Minden bizonyítási kérdésre kiterjedő útmutatást ad a fuvarozó és a károsult között meglévő bizonyítási aszimmetria kiegyenlítésére. Átfogó szemléletben határozott sorrendet állít fel a károsult és a fuvarozó között. Ennek egyértelmű előnye, hogy gyorsítja a bizonyítás mechanizmusát és minimálisra csökkenti az eltérő bírói gyakorlat kialakulásának a lehetőségét.

A Szabályok alapján a sorrend tehát nyilvánvaló, ugyanúgy, mint az is, hogy milyen kérdésben kit terhel a bizonyítás. Ez rendkívül lényeges eleme a szabályozásnak, hiszen a bizonyítási sorrend meghatározása jelentős mértékben befolyásolja a peres eljárások, így a tengeri árufuvarozással kapcsolatos ügyek kimenetelét is.

A bizonyítási mechanizmus a következő:

- Mindenekelőtt a fuvaroztató (károsult) bizonyítja, hogy jogviszonyban állt a fuvarozóval. Ebből az is következik, hogy az ő tulajdonában áll az áruküldemény, amit kár ért.
- A károsult bizonyítja az árukár bekövetkezésének a tényét is, ami a fuvarozási szerződés megszegését jelenti.

[564] Article 17. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.
2.The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay: … (a)- (o)
Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16. 4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay: If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or (b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if: (a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and (b)The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.
6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article.

- A károsultnak az előbbiekkel együtt azt is bizonyítania kell, hogy az idő alatt következett be a kár, amely időtartam alatt az áru a fuvarozó felügyelete alatt állt.[565] Ezen tényezőket a hajóselismervény bemutatásával tudja megfelelően igazolni.
- Végül pedig a kár vagyoni értékét teszi bizonyítás tárgyává.

Ezt követően a fuvarozónak kétféle (alternatively) választási lehetősége van a bizonyítás során[566]:

- bizonyíthatja azt, hogy nem terheli vétkesség a kár előidézésében és annak bekövetkezésében (17. cikk (2)) (exkulpáció), vagy
- hivatkozhat valamely taxative meghatározott, objektív mentesítő körülményre (17. cikk (3)) is.

Mentesülése érdekében vagy azt bizonyítja tehát, hogy saját maga, illetve azon személyek bármelyike részéről, akik tevékenységéért felelősséggel tartozik, nem történt mulasztás. Vagy arra hivatkozik, hogy kizárólag a 17. cikk 3. bekezdésében felsorolt külső, elháríthatatlan, vagy pedig gazdasági, ésszerűségi indokok alapján nem elhárítható tényezők eredményezték vagy járultak hozzá a kár bekövetkezéséhez.[567] Az ésszerű eljárás természetesen az, ha először a taxative felsorolt, könnyen dokumentálható mentesítő körülményekre hivatkozik, s bizonyítja azt (azokat).

A bizonyítási teher ez után visszaszáll a károsultra. Amennyiben a károsult sikeresen bizonyítja, hogy a fuvarozó, képviselőjének vagy alkalmazottjának a mulasztása okozta vagy járult hozzá ahhoz az eseményhez vagy körülményhez, amire a fuvarozó mentesség gyanánt hivatkozik, akkor a fuvarozó részben vagy egészben mégiscsak felel a kárért.

Ugyanez történik akkor is, ha a károsult arra hivatkozik, hogy valamely teljesen más, a Kódex kazuisztikus listájában külön nem nevesített esemény vagy körülmény okozta a kárt. Amennyiben erre hivatkozik, lényegében visszaugrik a bizonyítási sor legelső lépcsőfokára, s ismét bizonyítania kell, hogy a fuvarozó felelősségének az időtartama alatt következett be az a károkozó körülmény, amire hivatkozik. Amennyiben a fuvarozó nem tudja ezen állítást megcáfolni, akkor felel.

[565] Rotterdami Egyezmény 12. cikk.
[566] BERLINGIERI: i. m., 8-9. o. (Ld. https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf) (Megtekintve: 2019. május 25.)
[567] Rotterdami Egyezmény 17. cikk (2)-(3) bek.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

VIII-24. táblázat A bizonyítási teher megosztása (Készítette, ford.: K. V.)

Rotterdami Egyezmény	
17. cikk (2) „The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.”	17. cikk (3) „The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay: (a)-(o).”
17. cikk (2) bek. „A fuvarozó részben vagy egészben mentesül … amennyiben *bizonyítja*, hogy a veszteség, a kár vagy a késedelem oka vagy egyik oka *nem az ő, illetőleg a 18. cikkelyben hivatkozott személyek mulasztásának tudható be*.”	17. cikk (3) bek. „A fuvarozó ugyancsak mentesül részben vagy egészben a … felelőssége alól, amennyiben – **a mulasztás hiányának bizonyítása helyett** – azt *bizonyítja*, hogy az elveszést, a kárt vagy a késedelmet *az alábbi események vagy körülmények bármelyike okozták, illetőleg járultak hozzá: (a)-(o).”*
17. cikk (4) „Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay: (a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or”	17. cikk (4) „Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay: (b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.”
17. cikk (4) bek. „A 17. cikk (3) bekezdésben foglaltak ellenére a fuvarozó részben vagy egészben felel az elveszésért, a kárért vagy a késedelemért: (a) amennyiben a ***károsult bizonyítja***, hogy a *fuvarozó vagy egy, a 18. cikkelyben említett személy mulasztása okozta azt az eseményt vagy körülményt, illetve járult ahhoz hozzá, amire a fuvarozó hivatkozik; vagy”*	17. cikk (4) bek. „A 17. cikk (3) bekezdésben foglaltak ellenére, a fuvarozó részben vagy egészben felel az elveszésért, a kárért vagy a késedelemért: (b) amennyiben a ***károsult bizonyítja***, hogy *a 17. cikk 3. bekezdésben nem említett esemény vagy körülmény járult hozzá a veszteséghez, a kárhoz vagy a késedelemhez,* a fuvarozó pedig nem tudja bizonyítani, hogy ez az esemény vagy körülmény nem az ő vagy bármely, a 18. cikkelyben említett személy mulasztásának tulajdonítható.”

Előfordulhat, hogy a fenti összefüggések nem vezetnek eredményre a fuvarozó felelősségének a megállapításában.

Ebben az esetben a károsult hivatkozhat arra is, hogy a fuvarozó nem tett eleget a locatio azon követelményének, miszerint tengerbíró állapotban lévő járművet kellett volna kiállítani. Arra hivatkozik tehát, hogy:

- a hajó rossz állapotú volt,
- a legénység nem volt hozzárértő,
- a hajó nem volt kellően felszerelve, vagy
- a rakodótér, illetve a hajó egyéb olyan része, ahol árut tároltak, továbbá a fuvarozó által rendelkezésre bocsátott konténer (amiben árut tárolnak) nem volt megfelelő és biztonságos állapotban az áruküldemény felvétele, fuvarozása és megóvása szempontjából.[568]

[568] 17. cikk (5) The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if: (a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the good, and

VIII-25. táblázat A bizonyítási teher megosztása, folyt. (Készítette, ford.: K. V.)

Rotterdami Egyezmény
„5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if: (a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii)the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods.”
17. cikk (5) bek. „A fuvarozó részben vagy egészben felelős a 17. cikk 3. bekezdésében foglaltak ellenére az áru elveszéséért, megsérüléséért vagy késedelemért akkor is, ha: (a) ***a károsult bizonyítja***, hogy az elveszést, a kárt vagy a késedelmet (i) *a hajó rossz állapota;* *(ii) a nem megfelelő legénység, illetőleg a hajó nem megfelelő felszerelése és ellátása; vagy* *(iii) az a körülmény okozta, illetve járult ahhoz hozzá bizonyosan vagy valószínűleg, hogy a rakodótér vagy a hajó egyéb olyan része, ahol árut tárolnak, továbbá a fuvarozó által rendelkezésre bocsátott konténer, amiben vagy amelyen árut tárolnak, nem volt megfelelő és biztonságos állapotban az áru átvétele, fuvarozása és megóvása szempontjából.”*

Ezt követően a bizonyítási teher a fuvarozón lesz. Azt kell bizonyítania elsősorban, hogy nem az említett körülmények okozták a kárt. Ennek révén azt is bizonyítja, hogy eleget tett a hajó tengerképes állapotban való kiállítási és az abban tartási (köteles gondossági) kötelezettségének.

Amennyiben viszont ez nem sikerül minden kétséget kizáróan, akkor felel.

Külön kiemelést érdemel, hogy a fuvarozó nemcsak akkor hivatkozhat mentességre, ha a teljes káresemény bekövetkezésében vétlen volt, hanem akkor is, ha a kár bekövetkezéséhez csak részben járult hozzá. Ez azt jelenti, hogy ha mentesül a felelősség egy része alól, akkor a kárnak csak azon részét kell megtérítenie, amely olyan körülmény miatt következett be, amiért felelősséggel tartozik.

A Kódex a fuvarozó más személyekért viselt felelősségét is részletes szabályozás tárgyává teszi. E szerint a fuvarozó felelősséggel tartozik minden közreműködő félért, a hajó személyzetéért, a saját vagy a közreműködő fél személyzetéért, illetve bárkiért, aki a fuvarozó megbízásából annak utasítására a fuvarozó kötelezettségeit teljesíti a fuvarozási szerződés alapján.

VIII-26. táblázat A bizonyítási teher a szubjektív ágra (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	**Hamburgi Egyezmény**	**Rotterdami Egyezmény**
Bizonyítási teher (a tengerképesség vonatkozásában) 4. cikk második mondat: „Amikor… a hajózásra nem alkalmas állapotból valamely veszteség vagy kár származott, a kellő gondosság kifejtése tekintetében a bizonyítás a fuvarozót vagy az ebben a cikkben említett mentességre hivatkozó minden más személyt terheli.”		*Bizonyítási teher (a tenger- rakományképesség vonatkozásában)* 17. cikk (5) „A fuvarozó felel… ha: (a) a károsult bizonyítja, hogy a kárt (i) a *hajónak a rossz állapota*; (ii) *a nem megfelelő legénység, felszerelése és ellátás;* vagy (iii)… a rakodótér vagy a hajó egyéb olyan része, ahol árut tárolnak, továbbá a fuvarozó által rendelkezésre bocsátott... konténer… nem volt megfelelő és biztonságos állapotban az áru átvétele, fuvarozása és megóvása tekintetében.” (b) l. az előző meghivatkozást (A felelősség alapja)

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

IX. fejezet
A FELELŐSSÉG ÖSSZEGSZERŰ KORLÁTOZÁSA ÉS AZ IGÉNYÉRVÉNYESÍTÉSI ELJÁRÁS A ROTTERDAMI EGYEZMÉNYBEN

1. A fuvarozó felelősségének összegszerű korlátozása

A kártérítés maximális mértékére vonatkozó rendelkezések a Konvenció és „szatellit" jogszabályai által elindított szabályozási tendenciát követik a Kódexben is: a limit összege lineárisan növekszik, a fizetendő kártérítés mértékegysége pedig az SDR.

A Kódex a kártérítés határértékét az eddigieknél magasabb összegben, csomagonként vagy más egységenként 875 SDR-ben, vagy az áru bruttó tömege alapján kilogrammonként 3 SDR-ben[569] korlátozza.[570]

A Kódex ezáltal tovább növelte a fuvarozói felelősség maximális mértékét a Hague-Visby Szabályokhoz, a Konvencióhoz és „szatellit" jogszabályaihoz képest. Ez – amint arra már utalás történt – részint az inflációval magyarázható, de az értéknövekedéshez valószínűleg az is hozzájárult, hogy a tengeri fuvarozóknak nagyobb felelősséget kell vállalniuk, mint korábban, hiszen a Kódex alapján a teljes árutovábbítási láncot átfogó komplex logisztikai szolgáltatást végeznek (végezhetnek).[571]

A kártérítési határértékek szerepét fokozza, hogy nemcsak az áru elveszéséért vagy megsérüléséért fennálló felelősség körében alkalmazható, hanem akkor is, ha a fuvarozó a Kódexben foglalt egyéb fuvarozói kötelezettségét sérti meg, vagyis általános felelősségi limitet jelent.

IX-1. táblázat Az összegszerű korlátozás a hatályos tengeri változatokban (Készítette: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény		Visby Protokoll		Brüsszeli Protokoll		Hamburgi Egyezmény		Rotterdami Egyezmény	
Csomag/ egység	Kg	Csomag/ egység	Kg	Csomag/ egység	Kg	Csomag/ egység	Kg	Csomag/ egység	Kg
100 Front Sterling		10 000 arany frankban	30 frankban	667,67 SDR	2 SDR	835 SDR	2,5 SDR	875 SDR	3 SDR

[569] Rotterdami Egyezmény 59. cikk (1) bekezdés.

[570] A kártérítés pontos összegének kiszámítása az új szabályokban is az alapján történik, hogy melyik számítási mód szerint jön ki magasabb összeg. Francesco BERLINGIERI: A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules (Ld. https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf) 34. o. (Megtekintve: 2019. április 2.)

[571] A kártérítés összegét az áruk kiszolgáltatás helyén és időpontjában szokásos értéke alapulvételével állapítják meg, amelyet a tőzsdei ár alapján számítanak. Amennyiben viszont nincs tőzsdei ára, akkor a piaci érték az irányadó. Ha nincs sem tőzsdei, sem piaci ára az áruküldeménynek, akkor a kalkuláció alapja az ugyanolyan jellegű és minőségű áru kiszolgáltatás helyén szokásos kereskedelmi értékét kell alapul venni.
Az áruban keletkezett további kár esetében a fuvarozó nem tartozik kártérítési kötelezettséggel. Fontos új rendelkezés, hogy a fuvarozó és a feladó a kártérítésnek egy eltérő számítási módjában is megállapodhatnak.

IX-2. táblázat Az összegszerű korlátozás alágazati szabályok szerinti összehasonlítása („SDR") (Készítette: K. V.)

Brüsszeli Protokoll (1978)		**Varsói Egyezmény (Montreáli jegyzőkönyv alapján)**		**Budapesti Egyezmény (2000)**		**CMR**		**CIM**	
Csomag/ egység	Kg	Csomag/ egység	Kg	Csomag/ egység	Kg	Csomag/ egység	Kg	Csomag/ egység	Kg
666,67 SDR	2 SDR		17 SDR	666,67 SDR	2 SDR		8, 33 SDR		17 SDR

A fuvarozó felelőssége összegszerű korlátozásának lehetősége a Kódex alapján is megszűnik *dolózus magatartás*[572] esetén: ekkor a *teljes kárért* felel.[573]

A Kódex felelősségkorlátozás kizárására vonatkozó rendelkezései lényegében a Visby Protokoll és a Konvenció keverékének tűnnek. A Kódex a Konvenció rendelkezésein is túllép: konkrétan felsorolja azokat a fuvarozói kötelezettségeket, amelyek szándékos vagy súlyos gondatlan megsértéséből eredő kár esetén a fuvarozó elveszíti felelőssége összegszerű korlátozásának kedvezményét. A pontos hivatkozások révén megszűnik a többféle értelmezés lehetősége, ami a korábbi szabályozásokban még problémát jelentett.

A Kódex konkrétan felsorolja azon személyek körét is, akik felróható magatartása következményeként alkalmazandóak az jogforrás szóbanlevő rendelkezései. Így az alkalmazottak és bármely közreműködő; a hajó kapitánya vagy legénysége; a fuvarozó vagy a közreműködő alkalmazottai; bármely egyéb személy, aki közreműködik, vagy vállalja, hogy közreműködik a fuvarozási szerződés szerinti fuvarozói kötelezettség teljesítésében, a fuvarozó felügyelete vagy ellenőrzése alatt végzett felróható magatartása következtében a károsult a teljes kár megtérítését követelheti.

Amennyiben a feladó előre nyilatkozott az áru értékéről, és az a szerződési feltételek között szerepel, vagy ha a felek 3 SDR-nél magasabb összegben állapodtak meg a kártérítés határösszege gyanánt, akkor a felelősség összegszerű korlátozására a magasabb összeg az irányadó (értékbevallás).[574] Ennek révén a Kódex kockázatmegosztásra vonatkozó klauzulái lényegében az Egyezmény és a Konvenció szabályozását lineárisan követik.

2. Az igényérvényesítési eljárás

A Kódex a háromosztatú felelősségi struktúra harmadik elemét, az igényérvényesítési eljárást a 13-15. fejezetben szabályozza. Szabályozási tárgykörei teljesen megegyeznek a Konvencióban

[572] SZALAY (2015): i.m., 448. o.

[573] A felelősség *korlátozásának kizárása* – mint említettük – elsőként a Visby Protokoll révén került szabályozásra a tengeri alágazati szabályrendszerben, mely alapján a fuvarozó a teljes kár megtérítéséért tartozik kötelezettséggel abban az esetben, ha a kár – természetesen annak bizonyítása alapján – a fuvarozó olyan cselekedetéből vagy mulasztásából származik, „mely szándékosan a kár előidézésére irányult, vagy amelyet a fuvarozó gondatlanságból annak tudatában követett el, hogy a kár valószínűleg be fog következni".

[574] Rotterdami Egyezmény 59. cikk. (1) bekezdés.

és a „szatellit” jogszabályokban foglaltakkal. A Kódex ezáltal – hasonlóan, mint a Konvenció – jelentősen túlhaladja az Egyezmény és a Hague-Visby Rules szabályozási intenzitását az igényérvényesítés szabályozása tekintetében is.

A Kódex szabályozási tárgykörei a következők ebben a témában:

- az igény dokumentálása (fenntartás), amely továbbra is rövid, strict határidőkhöz kötött,
- ultima ratio-ként a bírói út, amely során sajátos hatásköri és illetékességi szabályok érvényesülnek, s a Konvenció révén megkezdett tendencia alapján választottbírósági kikötésre is lehetőség kínálkozik.

Külön kiemelést érdemel, hogy a Kódex – mint említettük, tematikailag megegyezik, tartalmilag viszont jelentősen túllép a Konvenció igényérvényesítési szabályain. Ennek alapja elsősorban a közreműködő fél két csoportjának, vagyis a közreműködőnek és a tengeri közreműködőnek a különválasztása. Eltérő szabályok érvényesülnek tehát a fuvarozóval szembeni, valamint a közreműködővel, különösen a tengeri közreműködővel szembeni igényérvényesítésre.

Új tartalmi elemként jelentik meg az elektronikus fuvarokmányok és elektronikus adathordozók szerepe is a bizonyítási és az igényérvényesítési eljárásban.

2.1. Az árukárból származó kártérítési igény bejelentése (fenntartás)

A Kódex – hasonlóan, mint a Konvenció – megkülönbözteti az átvételkor felismerhető, az átvételkor nem felismerhető árukár, valamint a fuvarozási határidő túllépéséből eredő kár miatti igénybejelentési határidőket.

Az átvételkor, illetve a kiszolgáltatáskor felismerhető árukár esetére *haladéktalan* igénybejelentést ír elő. Amennyiben nem nyilvánvaló a kár az átvételkor, akkor az áru kiszolgáltatását követő *7 munkanapon* belül a kiszolgáltatás helyszínén kell megtenni az igény bejelentését, amiben fel kell tüntetni a kár jellegét és mibenlétét is.

Az új szabályozás tehát az Egyezménynél enyhébb, a Konvenciónál viszont szigorúbb határidőhöz köti a kártérítési igény bejelentését átvételkor nem felismerhető kár esetére. Ez a határidő az Egyezmény esetében némileg rövidebb: 3 nap, a Konvenció szabályozása alapján viszont valamivel hosszabb: 15 nap.

A bejelentés elmaradásának jogkövetkezményei között viszont nincs eltérés: jogvesztéssel jár.

IX-3. táblázat Az igény bejelentése árukárból származó kártérítési igény esetén (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény	Rotterdami Egyezmény
Fenntartás 3. cikk 6. pont 2. bekezdés: „Ha a veszteségek vagy károk nem szembetűnőek, az értesítést a kiszolgáltatástól számított **három nap** alatt kell megadni.”	*Fenntartás* 19. cikk 1. „Ha a címzett **az áru átvételét követő munkanapon** nem tesz bejelentést az áru hiányát vagy a sérülés általános természetét megjelölő írásbeli nyilatkozatot a fuvarozónak, az áru átvétele ellenkező bizonyításáig arra szolgál bizonyítékul… 2. **Külsőleg fel nem ismerhető** elveszés vagy sérülés esetén… **az áru átvételétől számított tizenöt egymást követő napon belül**…”	*Fenntartás* 23. cikk 1. „…az áruval kapcsolatban történt elveszésről vagy kárról, az elveszés vagy a kár általános jellegét feltüntetve, az árut kiszolgáltató fuvarozónak vagy közreműködőnek értesítést küldtek a kézbesítés időpontjában vagy azt megelőzően, illetve, amennyiben az elveszés vagy a kár nem nyilvánvaló, az **áru kiszolgáltatását követő hét munkanapon belül**, a kiszolgáltatás helyszínén.”

A *Kódex* alapján a fuvarozási határidő túllépése miatti kárbejelentés az áru kiszolgáltatását követő *21 napon* belül történhet joghatályosan. Ez a határidő a *Konvenció* alapján az átv*ételt követő 60 nap*[575]*, az Egyezmény* viszont egyáltalán nem szabályozza a fuvarozó kiszolgáltatási kötelezettségét. Ezért a fuvarozási határidő túllépése jogcímén kártérítési igény nem érvényesíthető a fuvarozóval szemben.

IX-4. táblázat Az igény bejelentése a fuvarozási határidő túllépéséből származó igény esetén (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény	Rotterdami Egyezmény
Határidő túllépés miatti kártérítési igény bejelentése *Nincs szabályozás!*	*Határidő túllépés miatti kártérítési igény bejelentése* „5. **Kiszolgáltatási késedelemből** eredő kár megtérítésének abban az esetben van helye, ha a fuvarozónak az áru a címzettnek való **kiszolgáltatásától számított 60 egymást követő napon belül** írásbeli nyilatkozatot tettek. 7. Ha **a fuvarozó vagy a közvetett fuvarozó** a kárra vonatkozóan a **kár keletkezésétől**… vagy **a kiszolgáltatástól számított 90 egymást követő napon belül** nem tesz a kár természetét megjelölő írásbeli bejelentést…”	*Határidő túllépés miatti kártérítési igény bejelentése* „4. Késedelemmel kapcsolatos kártérítés csak akkor fizetendő, ha a késedelemnek tulajdonítható kárról értesítést küldtek a fuvarozónak az **áru kiszolgáltatását követő huszonegy napon belül**.”

2.2. A rendes bírósági és a választottbírósági eljárás

Amennyiben a kártérítési igény nem rendezhető a felek közötti megállapodással, akkor a károsult jogosult a fuvarozóval szemben bírósági eljárást indítani. Ennek feltételeit az Egyezmény nem, a Konvenció viszont már részletes szabályozás tárgyává teszi.

A Kódex rendelkezései a tárgykörben a Konvenció szabályozási intenzitását túllépik, komplex szemléletűek. Ennek alapja ugyancsak a közreműködő és a tengeri közreműködő megkülönböztetése.

[575] Amennyiben több fuvarozó teljesítette a szerződést, akkor az igények a szerződést kötő fuvarozónál és a tényleges fuvarozónál is bejelenthetők.

A szabályozás a témakörben kifejezetten az eljáró bíróság kiválasztásának szempontjaira koncentrál. Egyéb eljárási kérdésköröket nem tesz szabályozás tárgyává.

A Kódex alapján – a károsult választása szerint – bírósági eljárás indítható az alábbi helyek szerint illetékes bíróságok egyikén:

- a fuvarozó székhelye szerint illetékes,
- az áru átvételének a fuvarozási szerződésben kikötött helye szerint illetékes,
- az áru kiszolgáltatásának a fuvarozási szerzdésben kikötött helye szerint illetékes,
- azon kikötő szerint illetékes bíróságon, ahol az árut eredetileg a hajóra rakodták, vagy azon kikötő szerint illetékes bíróságon, ahol az áru kirakodásra került, valamint
- azon bíróság előtt, amelyet a feladó és a fuvarozó megállapodásban jelölt ki.

A Kódex bíróság választásra vonatkozó rendelkezéseinek megkülönböztető sajátossága, hogy – amint már utaltunk rá – külön-külön illetékességi okokat határoz meg a fuvarozóval szembeni és a tengeri közreműködővel szembeni kereset megindítására.[576] A kikötések diszpozitív jellegűek. Ez azt jelenti, hogy csak abban az esetben érvényesülnek, amennyiben a felek nem kötötték ki előre az eljáró bíróságot a fuvarozási szerződésben. Külön rendelkezik arról is, hogy mely szereplők ellen indítható kártérítési kereset. Két személyi kört nevesít: a felelősnek tartott személlyel szemben, valamint a fuvarozóként azonosított személlyel szemben indítható kártérítési kereset a Kódex alapján. (Ez a Konvenció 20. cikk (5) bekezdésével azonos.)

Az eljáró bíróság kiválasztásának szempontjai tehát a következők:

- a fuvarozó székhelye,
- az áru átvételének helye,
- az áru kiszolgáltatásának helye,
- az áru berakodásának, illetve kirakodásának a kikötője,
- kijelölt bíróság.

IX-5. táblázat Választottbíróság (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény	Rotterdami Egyezmény
A választottbírósági eljárás nincs külön szabályozva!	*Választottbíróság* 22. cikk 1.… „a szerződő felek írásban megállapodhatnak abban, hogy… árufuvarozással kapcsolatban felmerülő jogvita *választottbíróság* elé tartozik.”	*Választottbíróság* 75. cikk 1.… „a szerződő felek megállapodhatnak abban, hogy bármilyen… árufuvarozással kapcsolatban esetlegesen felmerülő jogvitát *választottbíróság* elé utalnak.”

[576] Rotterdami Egyezmény 66-67-68-69. cikk.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2.3. A fuvarozási jogviszonyból származó igények elévülése

A Kódex alapján a fuvarozási jogviszonyból származó igények elévülési ideje ugyancsak *2 év*.[577] Ez a határidő megegyezik az ENSZ égisze alatt elfogadott tengeri árufuvarozási tárgyú jogforrások elévülési idejével.

A határidő nem függeszthető fel vagy szakítható meg. A 2 éves időtartam alatt viszont az alperes nyilatkozatával bármikor megszakíthatja az elévülési időt.

Ez különbözik az Egyezmény igényérvényesítési határidejétől, amely 1 éves elévülési időt határoz meg. Lényeges különbség az is, hogy míg az Egyezmény alapján *jogvesztő* ez a határidő, addig a Kódex a Konvenció és a „szatellit" jogszabályok szabályozási tendenciája alapján egyaránt fenntartják a lehetőséget a kártérítési igény érvényesítésére a 2 éves határidő lejárata után is:[578] a hajó bérlőjével, valamint a fuvarozóként azonosított személlyel szemben indítható kereset 2 év után is megindítható.

IX-6. táblázat Elévülési idő (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Hamburgi Egyezmény	Rotterdami Egyezmény
Elévülési idő 3.cikk 6. pont 4. bekezdés: „A fuvarozó és a hajó a veszteségéért és a káráért való felelősség alól mindenesetre mentesül, ha nem indítottak keresetet az áruk kiszolgáltatásának évében vagy attól a naptól számított egy év alatt, amikor az árukat ki kellett volna szolgáltatni."	*Elévülési idő* 20. cikk… „a tengeri árutovábbításból eredő minden igény elévül, ha *két éven* belül nem indítanak bírósági vagy választottbírósági eljárást."	*Elévülési idő* 62. cikk… „kötelezettség megszegéséből eredő követeléssel vagy jogvitával kapcsolatos bírósági vagy választottbírósági eljárás nem indítható *két éves* elévülési idő eltelte után."

Ez alapján az elévülési idő letelte után a károkozó viszontkeresetet terjeszthet elő. Ennek feltétele, hogy a viszontkereset megindítására azon időtartamon belül kerüljön sor, ami az adott nemzeti bíróság jogrendszere szerint megengedhető. A viszontkereset megindításáig eltelt időtartam azonban nem haladhatja meg a 90 napot. Ez a rendelkezés (a Visby Protokoll alapján) a Konvencióban, az MTO és az OTT Konvencióban egyaránt megjelenik.

[577] Rotterdami Egyezmény 63. cikk.

[578] Az intézmény alkalmazása csak részben számít a Hamburgi Egyezmény újításának, hiszen a Visby Protokoll vezette be elsőként az effajta kártérítési lehetőséget.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

IX-7. táblázat Az elévülési idő nyugvása és megszakadása (Készítette, ford.: K. V.)

Brüsszeli Egyezmény	Visby Protokoll	Hamburgi Egyezmény	Rotterdami Egyezmény
	„(2) A 3. cikkely 6. bekezdésének a 4. pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép: A 6/A. bekezdésnek megfelelően a fuvarozó és a hajó minden esetben mentesül bármilyen jellegű felelősség alól az áru vonatkozásában, kivéve, ha peres eljárás indul az áru kiszolgáltatástól, illetve attól az időponttól számított egy éven belül, amikor az árut ki kellett volna szolgáltatni. Az említett időtartam mindazonáltal meghosszabbítható a peres eljárásra okot adó esemény megtörténte után, a felek megállapodása szerint. (3) A 3. cikkely a 6. bekezdést követően az alábbi 6/A. be-kezdéssel egészül ki: Bármely harmadik személlyel szemben indítható kártérítési kereset az előző bekezdésben említett egy éves időtartam leteltét követően is, amennyiben a per indítása az ügyben eljáró bíróság által alkalmazandó jog szerint megengedett időn belül történik. A rendelkezésre álló idő azonban nem lehet három hónapnál kevesebb attól az időponttól számítva, amikor a kártérítési pert indító személy bejelentette az igényét, illetve a vele szembeni perben az eljárást megindították ellene.”	„20. cikk 4.: Az a személy, akivel szemben kártérítési igényt érvényesítenek, az elévülési idő tartama alatt a jogosulthoz intézett írásbeli nyilatkozatával bármikor meghosszabbíthatja az elévülési időt. Ezt a határidőt újabb nyilatkozattal vagy nyilatkozatokkal ismételten meg lehet hosszabbítani. 20. cikk 5. bek.: A kárért felelős személy viszontkeresetét az előző pontban meghatározott elévülési időn eltelte után is megindíthatja, feltéve, hogy a viszontkereset megindítása az eljáró bíróság jogrendszere által megengedett időtartamon belül történik. A viszontkereset megindításáig eltelt időtartam azonban nem haladhatja meg az attól a naptól számított 90 napot, amelyen a viszontkeresetet indító személy a vele szembeni igényt rendezte vagy a vele szembeni perben részére a keresetet kézbesítették.”	„63. cikk:... az elévülési idő nem függeszthető fel vagy nem szünetel, de az a személy, akivel szemben kártérítési kereset indul, az elévülési idő tartama alatt bármikor meghosszabbíthatja azt az igényjogosultnak küldött nyilatkozattétellel. Az elévülési idő tovább is megszakítható egy újabb nyilatkozattal vagy nyilatkozatokkal.”

A Második rész összefoglalója

A Harter Act – amint bemutattuk – a sajátos, kereskedelmi tradíciók mentén kicsiszolódott felelősségi struktúra törvényi szintre emelése révén kialakította azt a kettős szerkezetet, amin a tengeri fuvarozó felelőssége alapul a hatályos szabályozásokban. A Brüsszeli Egyezmény felelősségi modellje is erre a sajátos kétágú, a Harter Actben már kirajzolódott szerkezetre épül. Szabályozási intenzitásában viszont jelentősen túllép a Harter Act rendelkezésein, ami elsősorban a szubjektív és az objektív felelősségi ágak részletesebb szabályozásában mutatkozik meg.

A vétkességi felelősségi ág tekintetében konkrétan rögzíti azokat a tényezőket, amelyek mércéül szolgálnak annak megállapításához, hogy a fuvarozó a hajó felkészítése során eleget tett-e az elvárt paramétereknek. A gondosság mércéjéül a „due diligence” zsinórmértékét fogalmazta meg. Az objektív felelősségi ág tekintetében – a hajóút szakaszában – pedig további mentesítő okokkal bővíti a Harter Act listáját egy a)-tól q) pontig tartó felsorolásban.

A fuvarozó kártérítési felelősségét 100 font sterlingben határozza meg, és az igényérvényesítés alapjait is szabályozás tárgyává teszi.

A módosítások első lépcsőfokát – amint bemutattuk – az 1963-ban elfogadott Visby Protokoll jelentette. Ennek egyik legjelentősebb újítása a felelősségkorlátozás mértékének felemelé-

se volt. A másik külön kiemelést érdemlő kiegészítés pedig – a Himalaya-ügy (1955) alapján – a fuvarozó alkalmazottaiért való felelősségének beemelése volt a tengeri fuvarjogba. Ez az a legelső lépcsőfok, ami valamelyest harmonizálta a tengeri magánjogi szabályozást a szárazföldi alágazatok megoldásaival. Ezen túl – amint ismertettük – számos más, a fuvarozó felelősségéhez kapcsolódó részterületet tett szabályozás tárgyává a Visby Protokoll.

A kártérítés mértékére vonatkozó új szabályok viszont további viták és korrekciók alapjául szolgáltak. 1979-ben ezért újabb jegyzőkönyvet fogadtak el Brüsszeli Protokoll néven. Ennek egyetlen korrekciója, hogy SDR-re változtatja a kártérítés fizetésének pénznemét.

Azt ezt követő jogalkotási hullám eredményeképpen, az ENSZ égisze alatt megalkotott fuvarozási tárgyú konvenciók, nevezetesen a Konvenció, az MTO és az OTT Konvenciók legjelentősebb változása egy új felelősségi rendszer kialakítása volt. A *felelősség alakzata* tekintetben a Konvenció és „szatellit" jogszabályai ugyanis egy teljesen új szemléletű szabályozást vezetnek be. Habár megtartották az objektív felelősségi formációt (a felelősség dinamikájának szillogizmusát), a kockázati mező határait is elmozdították: a felelősség alóli kimentést a *megelőzés konkrét lehetőségéhez, illetve a ténylegesen megtett megelőző* ***intézkedések*** *megtételéhez (elmulasztásához)* illesztik. Ezzel tehát szakítottak a fuvarjog klasszikus, több elemből álló mentességi rendszerével, de a tengeri szabályozások kétágú struktúrájával is: *egyetlen generálklauzulába* foglalják az egyetlen kimentő okot.[579]

A bemutatott jogalkotási kísérletek sikertelenségének tanulságait levonva, s az abból is eredő, sok tekintetben ellentmondásos helyzetet és elavult tengeri fuvarjogi szabályozást a Kódex próbálja orvosolni.[580] Teljes körű, komplex szabályozás tárgyává teszi az árufuvarozás jogi relevanciájú kérdéseit.[581]

Felelősségi jogi szempontból kiemelendő, hogy meghatározza a tengeri és – multimodális szemléletmódja révén a szárazföldi szakaszra is vonatkozó hagyományos fuvarozói főkötelezettségeket, felelősségi, kockázatelosztási struktúrájában viszont – természetesen némi módosítással – *visszatért az Egyezmény alkalmazása során már bevált, angolszász eredetű, objektív és vétkességi elemeket egyaránt tartalmazó kétágú fuvarozói felelősségi struktúrához.* A fuvarozó felelősségének megállapításában kulcsfontosságú szerepet betöltő bizonyítási teher megosztásának konkrét szabályozásával megszünteti azokat az értelmezési nehézségeket[582], amelyek a Kódex alkalmazása során eltérő bírósági joggyakorlat kialakulását eredményezték. Külön kiemelést érdemel, hogy a tengeri fuvarozó közreműködőiért való felelősség témakörében már teljes mér-

[579] A felelősség ilyen szempontú szabályozása közel áll a Bécsi Vételi Egyezmény [Az áruk nemzetközi adásvételéről szóló ENSZ Konvenció] kárfelelősségi klauzulájához, de az „új" Ptk. kontraktuális kárfelelősségi formációjához is. A hasonlóságnak valószínűleg az a magyarázata, hogy a Konvenció és „szatellit" jogszabályainak a kidolgozása párhuzamosan folyt a Bécsi Vételi Egyezmény megszövegezésével. A revíziót előkészítő ENSZ szakosított intézmények jogalkotó-jogfejlesztő tevékenységének „termékei" ezáltal jelentős hatást gyakoroltak egymásra. Erre a későbbiek során még visszatérünk.

[580] KOVÁCS (2016/3.): i.m., 109-140. o.

[581] Meltem Deniz GÜNER – ÖZBEK: Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions. In.: Meltem Deniz GÜNER-ÖZBEK (szerk.): The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea. Springer – Verlag Berlin Heidelberg, 2011., 111-112. o.

[582] KASNYIK: i. m., 41-42. o.

tékben illeszkedik a kontinentális jogrendszerek alkalmazottakért való kárfelelősségi szabályaihoz.

A monetáris politika változásai, a fuvarozott áru értékének a növekedése és a komplex, háztól-házig viszonylatú szolgáltatás vállalással növekvő kockázat mentén lineáris növekedés figyelhető meg a Kódexben a kártérítési határérték tekintetében. Az igényérvényesítés tárgykörét – mint bemutattuk – ugyancsak egységes szemléletben és meglehetősen részletesen szabályozza.

A Rotterdami Egyezményben ez alapján alapvetően a tengeri fuvarozás szokásjogi alapú szabályai jelennek meg, ami nem véletlen, hiszen részben vagy egészben tengeri árufuvarozási viszonylatra modellezték, valamint a fuvarozókat a tengeri fuvarozási ágazat szabályai védik a leginkább. Ennek révén pedig nagyobb esély mutatkozott egy teljesen új, átfogó nemzetközi fuvarjogi szabályozás megalkotására.[583]

A fuvarozó felelősségét meghatározó materiális tényezők, valamint az ezek, és a háromosztatú fuvarozói felelősségi struktúra építő elemei közötti összefüggések bemutatására a *Harmadik rész* X. fejezetben kerül sor. Ez alapján az ismertetett tradicionális tengeri fuvarozói felelősségi struktúra, valamint a Konvenció és „szatellit" jogforrásainak az ugyancsak ismertetett felelősségi struktúrájának értékelő-elemző bemutatására kerül sor felelősségelméleti szempontból. Mivel a felelősségi családok között alapvető eltérés csak a felelősség alakzata tekintetében van, ezért ez az elem jelenik meg hangsúlyosan az elemzésben: XI. fejezet. A kártérítés összegszerű mértéke és az igényérvényesítés tárgykörét egy önálló fejezetben tárgyaljuk ugyancsak felelősségelméleti szempontból, valamint rávilágítunk a fuvarozás egyes materiális jellemzői és az említett tárgykörök szabályozása közötti összefüggésekre is.

[583] VERMES Attila: Tengeri és légi felelősségbiztosítás. Külgazdaság Jogi Melléklet., LXII. évf., 2018. november–december, 160. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

HARMADIK RÉSZ

A TENGERI FUVAROZÓ FELELŐSSÉGÉT KIALAKÍTÓ TÉNYEZŐK. A MATERIÁLIS JELLEMZŐK ÉS A FELELŐSSÉGI ÉPÍTŐELEMEK KAPCSOLATA

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

X. fejezet
A TENGERI FUVAROZÓI FELELŐSSÉG MATERIÁLIS JELLEMZŐI

A fuvarozó felelősségét meghatározó tényezők:

1. A szabályozási struktúra jellemzői a gyakorlat oldaláról: szegregált, réteges szerkezet

Amint bemutattuk, a mai korban a tengeri fuvarjogi harmonizációs törekvések célja egy, a fuvarozási és az árukezelési láncok teljes folyamatát (különös tekintettel a felelősségi kérdéskörre) lekövető szabályozási környezet kialakítása kell, hogy legyen. Ez a törekvés eddig nem igazán járt közvetlen sikerrel. A szabályozás maradt szegmentált, ami a multimodális, de azon belül a tisztán tengeri árufuvarozási tárgyú jogforrások rendszerében egyaránt megfigyelhető.

Az egy fuvarozási szerződésen alapuló, vagyis több árutovábbítási módozat kombinációjával megvalósuló fuvarszolgáltatás szabályozására az Egyezmény, a Hague-Visby Szabályok, a Konvenció, illetve a nemzetközi közúti és vasúti, valamint a légifuvarozást szabályozó, hatályos jogforrások szolgálnak. Ezek csak részlegesen kezelik a szóbanforgó alágazatok találkozásánál felmerülő problémákat, valamint a horizontális és a vertikális összetett árutovábbítás interferencia jelenségeit. A joghézagok és az eltérések elsősorban a fuvarozási jogviszony szereplői közötti kapcsolat, valamint a kockázatelosztás szabályozása tekintetében mutatkoznak meg.

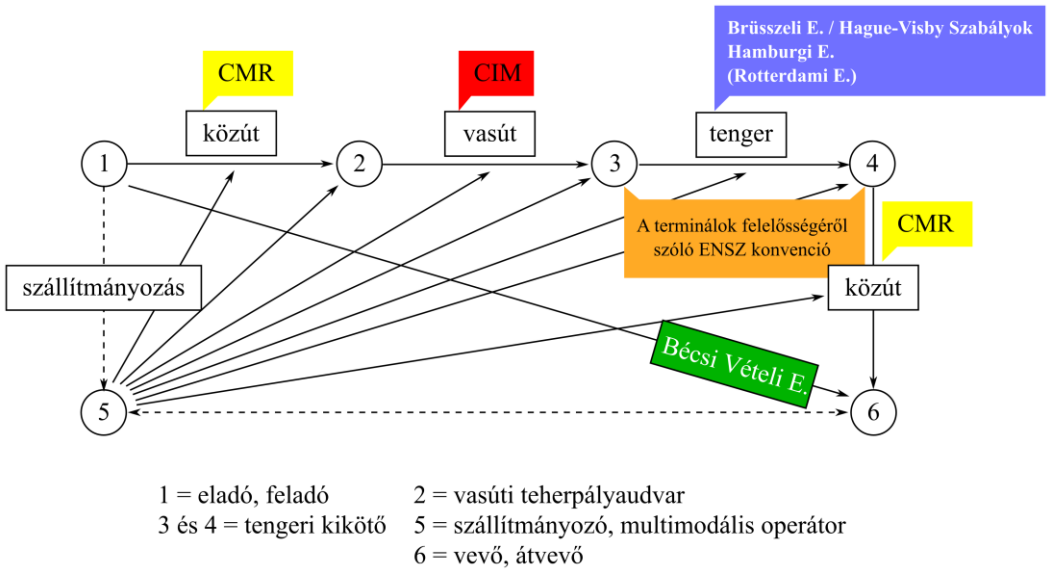
Az általános fuvarjogi szabályozási struktúrán belül a tengeri árufuvarozás magánjogi joganyaga sem egységes. Technikailag megvalósult ugyan a harmonizáció, hiszen a tengeri fuvarozói, a multimodális és a terminál operátor felelősségét szabályozó konvenciók, majd a Kódex is elfogadásra kerültek. Ezek viszont – a Konvenció kivételével – ezidáig vagy nem léptek hatályba, vagy nem fogadta be a kereskedelmi gyakorlat. Közvetlen alkalmazásuk ezért nem tekinthető gyakorlatinak, különösen általánosnak.

Jelenleg nincs tehát hatályban olyan komplex szabályozás, ami az egy szerződésen alapuló fuvarozási jogviszonyt egységes felelősségi rendszerbe foglalná. Ennek révén a nemzetközi vasúti, közúti, a légi- és a tengeri fuvarozó, valamint a terminál üzemeltető felelősségének a megállapítására más és más szabályozás, a különböző tradíciók, valamint a jogfejlődési korszakok nyomán eltérő szerkezetű felelősségi konstrukciók szolgálnak.

A tengeri és a multimodális árufuvarozást végző cégek bill of lading feltételeikben általában külön rendelkeznek port to port (kikötőtől-kikötőig) és door to door (háztól-házig) forgalom tekintetében. Ez azt jelenti, hogy az okmányon külön, egyoldalú kikötésben rögzítik, hogy mi-

ként oldják fel a jelenlegi szabályozás hiányosságaiból és szegmentáltságából eredő problémákat.[584]

A tengeri szakaszokra viszont általában ugyanazon kikötéseket alkalmazzák kikötők közötti és háztól-házig forgalomban is. A fuvarozó két élő jogi rendszer közül választhat: ezek egyike az Egyezmény, a másik pedig – elvileg – a Konvenció.[585] A tengeri szakaszt megelőző vagy/és követő szakaszokra pedig az adott alágazatra érvényes nemzetközi egyezmény alkalmazandó. Amennyiben nincs nemzetközi alágazati szabályozás, vagy nincs rá vonatkozó kifejezett kikötés, akkor az adott szakaszra irányadó nemzeti jogrendszer hatálya alá tartozik. Amennyiben az a kérdéses életviszony – vagy a teljes jogviszony – tekintetében nem nyújt megoldást, akkor a nemzetközi magánjog kollíziós szabályai az irányadók. Ezek utaló szabályok révén valamely ország belső jogát írják elő alkalmazandó jog gyanánt (pl. a fuvarozó szokásos tartózkodási helye vagy az áru kiszolgáltatási helye alapján).



X-1. ábra A logisztikai struktúra szakaszai és szabályozása (Készítette: K. V.)

2. A „receptum helyzet” (bizonyítási szükséghelyzet) mint differencia specifica

A tengeri fuvarozás szabályozásának részletesen bemutatott történeti változásai egyetlen elemet hagytak változatlanul. A fuvarozói felelősség egyik alapköve ugyanis mindvégig a receptum „helyzet” volt és maradt, amelynek jogba való átírása a receptum felelősség intézménye révén történt (történik) meg.

Ezen sajátos felelősségi struktúra mögött az a gondolat húzódik meg, hogy a fuvarozás tartama, vagyis a fuvarozó birtoklása-„uralma” alatt a felek között információs (bizonyítási) egyensúlytalanság van.[586] Ez egyik oldalról azt jelenti, hogy a fuvarozó által átvett idegen dolog-

[584] KARDOSNÉ – KAPONYI – KRESKAY – MARTONYI (1974): i m., 1. o.
[585] KASSEM: i. m., 141. o.
[586] SZALAY (2008): i. m., 78. o.

gal kapcsolatos történések jelentős része a fuvarozás tartama alatt a feladó ellenőrzési lehetőségein kívül esik. Ezzel szemben a szóbanforgó idősávban a fuvarozó olyan „birtokon belüli”[587] helyzetet élvez, melynek köszönhetően teljes információs monopóliummal bír. A felek kárelhárítási, kármegelőzési, de főként bizonyítási lehetőségei között tehát egyensúlytalanság, aszimmetria áll fenn.

Ez a pozíció a kár bekövetkezésével kapcsolatos tényállási elemek manipulációjára[588] is lehetőséget biztosít a fuvarozó számára. Emiatt az esetleges káresemény következményeinek méltányos rendezése nem alapulhat a fuvarozó tevékenységének az értékelésén (szubjektív szempontokon), hiszen a fuvarozói magatartás nem ismerhető meg aggálymentesen. A társadalomra káros emberi magatartás értékelése, s az arra alapított megelőző, nevelő célzatú szankció *(vétkességi kárfelelősség*) alkalmazása tehát nem funkcionálhat megfelelően[589].

E helyett objektív, az áruküldemény állapotára (a károsodás tényére) alapított, könnyen bizonyítható tényezőkön kell alapulnia a fuvarozó felelősségének. Ez pedig csak az áruküldeménynek a felvétel és a kiszolgáltatás időpontja közötti megsérülésének, elveszésének, késedelmes kiszolgáltatásának jól megismerhető ténye lehet. Ily módon egyenlíthető ki az a bizonyítási aszimmetria, ami a feladó vagy a címzett és fuvarozó, mint az áruküldemény birtokosa között fennáll a fuvarozás tartama alatt (receptum felelősségi formáció).

3. A tengeri fuvarozás külső körülményei

A tengeri fuvarozásnak vannak olyan elemei is, amelyek csak a tengeri közeg következményei. A tengeri fuvarozás reálfolyamatai ugyanis olyan külső peremfeltételek között teljesülnek, amelyek a jogviszonyt alapvetően megkülönböztetik a helyhez kötött, viszonylag jól átlátható és kalkulálható szolgáltatásokhoz képest. Ezek elsősorban azon külső veszélyforrások, amelyek szükségszerűen, gyakran előre nem látható, illetve nem, vagy csak aránytalan ráfordítások révén megelőzhető, elhárítható igénybevételek formájában jelentkeznek a fuvarozási és az árukezelési tevékenységek során. Ezek mellett a szolgáltatás technológiai jellegzetességei: vagyis a több szereplő egymáshoz kapcsolódása, s ezek láncszerkezetű működése, valamint a fuvarozás tömeges jellege mutatkozik megkülönböztető sajátosságként. A fuvarozás külső körülményei között indokolt még megemlíteni a küldemény sajátos belső tulajdonságait is.

Ezek a tények, körülmények elsősorban a szolgáltatást, de – amint a későbbiekben bemutatjuk – a (tengeri) fuvarozói felelősségi struktúrát is szükségszerűen meghatározzák és megkülönböztetik az általános kontraktuális kárfelelősségtől.

[587] MAJTÉNYI (1986/10.): i. m., 445-449. o.
[588] MAJTÉNYI (1986/10.): i. m., 445-449.
[589] SZALAY (1994): i. m., 55. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

3.1. Az árutovábbítás során felmerülő extrém külső veszélyforrások

Általános szabály, hogy a fuvarozó tevékenysége során köteles a fuvarozás *gazdaságos, biztonságos* és *határidőben* történő elvégzésére[590], valamint az áruküldemény címzett részére történő *kiszolgáltatására*[591]. Az eljuttatás gazdaságossága és határidőben való teljesülése legtöbb esetben a felek megállapodásán, vagyis a fuvarozási szerződésen alapul. A biztonságos árutovábbítás követelményének biztosítása természetesen a fuvarozó főkötelezettségeinek körébe tartozik a közúti, a vasúti, a légi-, valamint a tengeri árufuvarozás esetében egyaránt.

Az árumozgatás, a tárolás és a raktározás közben olyan behatások érik az áruküldeményt, amelyek óhatatlanul is minőségi változásokat, vagy akár mennyiségi veszteséget idéznek elő. A szóbanforgó behatások lehetnek fizikai, kémiai és biológiai eredetűek, amelyek vagy állandóan vagy időszakosan visszatérően, kívülről vagy belülről veszélyeztetik az áruküldemény épségét.

Az áruküldeményt érő igénybevételek, vagyis a külső veszélyforrások legfontosabbjai *a mozgatás* (helyváltoztatás) *ténye,* a *továbbítási közeg* és a *továbbítási technológia*.[592] Ezek közlekedési-fuvarozási módozattól függetlenül „állandóan, vagyis az áruküldemény útjának minden szakaszában (pl. hőmérséklet és légnedvesség), időszakosan (pl. egy csomag leejtése a rakodási művelet során), több napig (pl. vasúti fuvarozás során fellépő rázkódás), vagy több hónapon keresztül (pl. a raktározott árukra ható halmaznyomás, mikroorganizmusok kártétele) fejtik ki károsító hatásukat.”[593]

A *helyváltoztatás* már önmagában veszélyforrás az árufuvarozás körében: a közlekedési alágazatok specifikumai alapján óhatatlanul jelentkeznek ugyanis olyan behatások, amelyek kevéssé, vagy egyáltalán nem küszöbölhetőek ki, s az áruban fizikai, kémiai és biológiai változásokat idéznek elő, vagy mindezek egymás mellett is bekövetkezhetnek.

A továbbiakban a fuvarozás és az árukezelés során fellépő (extrém) igénybevételeket tekintjük át közlekedési-fuvarozási módozatonként, különös tekintettel a tengeri árufuvarozásra.

A legbiztonságosabb közlekedési módozatnak technológiai sajátosságai, vagyis a zárt, halózatszerű földrajzi kiterjedés, standard teljesítmények, fokozott biztonsági követelmények mentén a *vasúti árufuvarozás* számít. Ennek ellenére jelentkeznek olyan behatások, amelyek az áru károsodásához is vezethetnek. Természetesen az esetek döntő többségében elkerülhető az árukár bekövetkezése, amennyiben a veszélylehetőségek előre ismertek és a megfelelő csomagolás, a célszerűen végzett rakodás, vagy a speciális felszereltségű jármű kellő védelmet nyújt.

Gyakoriak viszont az olyan veszélyek, amelyek kívülről hatnak mind az árura, mind pedig a csomagolásra. Ezek a *vasúti mozgatás tényével* együtt járó, menet közben fellépő igénybevételek, amelyek a sebességgel együtt növekednek: a sínek, a váltók és a keresztezések okozta lökések rázómozgásokat és lengéseket idéznek elő. Rázkódáskor a csomagok, árudarabok felemelkedhetnek a rakfelületről, ami kis magasságról nagyon gyors, egymást követő ismétlődő

[590] Ptk. Vállalkozási szerződés.
[591] Ptk. Fuvarozási szerződés.
[592] SZALAY (2015): i. m., 456. o.
[593] PÁNCZÉL Zoltán – BÖRÖCZ Péter János: Anyagmozgatás és raktározás. UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft., Győr, 2013. 47. o.

ejtés formájában jelentkezik.[594] A veszélyforrást (károsodási rizikót) ebben az esetben az ismétlődő, azonos irányú külső hatások gyakorisága jelenti. Ez ugyanis a csomagolóeszköz teherviselő alkotórészeinek a kifáradását eredményezi, ami fokozza a küldemény megsérülésének a lehetőségét.

A teherpályaudvarokon végzett árukezelési-árumozgatási műveletek, tehervonatok képzése, szétrendezése és újbóli összeállítása úgyszintén együtt jár elkerülhetetlen horizontális erőhatásokkal, ütközésekkel és lengésekkel. Ezek az áruküldemény feldőlését és leesését eredményezhetik. Ütés érheti az árudarabok egész felületét, egyik élét vagy sarkát, de árukárként alakváltozás, karcolás vagy más felületi sérülés is bekövetkezhet.[595]

A vasúti árufuvarozás általában több napot vesz igénybe, *természeti közegben* bonyolódik le, ezért – bár kétségtelen, hogy kevésbé jelentős mértékben, mint a légi vagy a tengeri árufuvarozás esetében –, de elháríthatatlanul hatnak az áruküldemény és a csomagolás állapotára a meteorológiai viszonyok és változások is.

A leggyakoribb klimatikus igénybevételnek számít vasúti fuvarozás közben az extrém magas vagy alacsony hőmérséklet, a közvetlen vagy közvetett csapadék (harmat, dér stb.), valamint a napsugárzás. Ezek a csomagolás és az áruküldemény szilárdságának elvesztését vagy éppen lágyulását, az áru szétfagyását, változó hőmérséklet hatására a becsomagolt termékek térfogat változását, s ebből eredő túlnyomást eredményezhetnek.[596]

A szóbanforgó extrém körülmények már kívül esnek a fuvarozó ellenőrzési, elhárítási lehetőségein.

A *közúti közlekedés* veszélyessége a kiépített úthálózat és az áru útjának pontos nyomon követhetősége alapján statisztikai módszerrel jól mérhető, a jármű rakfelületén elhelyezett rakományt esetlegesen érő árukár nagysága pedig a rakomány tömegétől és a felfekvési felület nagyságától függenek (statikus igénybevétel). Ún. halmazolási nyomás a (becsomagolt) áruküldemények közvetlen egymásra helyezésekor forul elő. A halmazban természetesen a legalsó csomagolást (áruküldeményt) éri a legnagyobb terhelés, s ennek révén a legnagyobb károsodási rizikó is. Ezen túl pedig a lengésekkel-rezgésekkel és lökésekkel-ütközésekkel együtt járó óhatatlan behatások is veszélyeztetik az áruküldemény épségben való kiszolgáltatását (dinamikus igénybevétel)[597].

Ezek egy része elkerülhető, vagyis a fuvarozó kármegelőzési-kárelhárítási kompetenciájába tartozik, mások viszont nem. Ez alapján legfeljebb az erősségük, vagy a káros hatásuk mérsékelhető.

A lengésekkel együtt járó mozgások, károsodások elháríthatatlan körülményekben manifesztálódnak, például az utak rossz minősége miatti lengő mozgások miatt. A lökések-ütközések hatására bekövetkező károsodási rizikók egy része elhárítható, más része viszont nem. A közúti árutovábbítás természetéből, vagyis *a mozgatás tényéből* fakadó erőhatások nem kiküszöbölhe-

[594] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 81-88. o.
[595] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 62-63. o.
[596] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 67-68. o.
[597] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 89-91. o.

tőek: például a gyorsítás, a fékezés, az ívben haladás, valamint a rakfelület dőléséből keletkező esetleges károk. Ezek megfelelő vezetési technikával csökkenthetőek ugyan, viszont a mozgatás tényéből eredően teljes mértékben mégsem szüntethetőek meg, extrém körülmények között pedig egyáltalán nem védekezhet ellenük a fuvarozó. Elkerülhető viszont például a szóbanforgó lökési igénybevételek következtében fellépő esés, felborulás vagy ütközés.

Óhatatlan behatás, így szóródás, beszáradás éri az ömlesztett áruféleségek – gabonafélék, műtrágyafélék, takarmányok, olajosmagvak csoportját. Ezek kezelése és akár többszöri átrakodása is jelentős károsodási lehetőséget hordoz.

A közúti árufuvarozás is *természeti közegben* teljesül. Ez azt jelenti, hogy a közúti fuvareszközzel továbbított áruküldemény is ki van téve különféle klimatikus behatásoknak. Ez – hasonlóan a vasúti fuvarozáshoz – sokkal kevésbé jelentős károsodási rizikó, mint a légi vagy a tengeri alágazatok esetében.

Az *alkalmazott technológiától* függően, a napsugárzás káros hatásainak különösen kitett a nyitott kocsin elhelyezett rakomány: ez bizonyos fényre érzékeny termékekben károsodást idézhet elő. A papír, a színes műanyag és a színes szövet színét megváltoztathatja, kifakíthatja. A műanyagok intenzívebb öregedéséhez vezet, szilárdságukat veszítik, megrepedeznek vagy merevvé válnak. Az élelmiszerek, a gyógyszerek megváltoznak, a zsírok és zsírtartalmú készítmények pedig avasodnak. [598]

A közúti közlekedés mint rendszer, önmagában is kockázatokat, veszélyeket hordoz, amelyeket a kötelező felelősségbiztosítás csak egyes elemeiben „terít szét”a résztvevők között.

A fuvarozott áru igénybevétele általában a *légifuvarozás* körében a legkisebb az alágazatok közül, mégsem zárható ki teljesen. A helyváltoztatással együtt járó károsodás lehetősége ebben az esetben a mozgatás *közegének* sajátosságai miatt érvényesül fokozottabban. A továbbítás közege, vagyis a légtér sajátosságai mentén az emberi erőt lenyűgöző olyan veszélyeknek van kitéve az áruküldemény, mint az áramlási változások, a köd, szél-, hó- vagy jégvihar stb. Ezek egyrészt a repülés természetes elemei, másrészről viszont a légifuvarozó által általában nem uralható körülményeket jelentenek az árufuvarozás teljesítése során. [599]

Az árukár bekövetkezésének esélye a jármű (repülőgép) fizikai, humán, navigációs és dokumentációs szempontú alkalmasságának biztosítása révén sok esetben csökkenthető, hasonlóan a tengeri fuvarozáshoz (seaworthiness). Különös, extrém veszélynek számítanak viszont a légnyomás-és hőmérsékleti különbségből, valamint a légifuvarozási időszak sajátosságaiból eredő természetes veszélyek, amelyek a fuvarozott áruküldemény halmaznyomását, rázkódását és lökés okozta károkat eredményezhetnek. Jellemző károsodást előidéző tényező a gyors hőmérséklet és légnedvesség változás is: a klímazónákon történő áthaladás, valamint az árudarabok erős lehűlése nagyobb magasságú tartós, közbenső leszállás nélküli repülés esetében. Légcsavaros repülőgépek alkalmazása során pedig a viszonylag nagy frekvenciás rezgés, valamint a repü-

[598] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 67-71. o.
[599] SZALAY (2015): i. m., 439. o.

lési magasság növelésével együtt járó légnyomáscsökkenés vezethet az áruküldemény elkerülhetetlen károsodásához.[600]

A *tengeri árufuvarozási* módozat esetében – károsodási lehetőséget magában hordozó – legnagyobb igénybevételt a mozgatás során itt is a továbbítási közeg, a klimatikus változások, a halmaznyomás, az általában hosszú ideig tartó továbbítás miatt pedig a gyakran előforduló biológiai veszélyforrások és a tűz jelentik. Ezek károsító hatása természetesen nagymértékben függ az alkalmazott technológiától: vagyis *a fuvareszköz (hajó) fajtájától és típusától,* annak a *felkészítettségétől,* a *megteendő útszakasztól* és a *fuvarozási időszaktól* (évszak: tél vagy nyár) is.[601]

Az árufuvarozás technológiájában rejlő veszélyek a *tengeri árutovábbítási* módozat esetében a hajó típusa, annak meglévő technikai színvonala, valamint felszereltsége nyomán vizsgálandó. A károsodás lehetsősége egyrészről az igénybe vett kereskedelmi hajó típusára vezethető vissza. Ez lehet darabárus („general cargo"), -tömegárus („bulk carrier"), vagy- konténerhajó („container ship"); de lehet konténerek és darabáru fuvarozására szolgáló vegyes használatú hajó is. A speciális felszereltséget igénylő áruküldemények fuvarozására hűtőhajók („reefer cargo carrier") szolgálnak, de megkülönböztetettek a különleges méretű rakományokat („heavy cargo carrier"), illetve a folyékony áruküldeményt fuvarozó hajók („tanker") is. Ezen túlmenően a (vertikálisan) összetett árutovábbítási módozatot kiszolgáló RO-RO: saját kerekein gördülő rakomány fuvarozására szolgáló,- és a bárkahordozó hajók („barge carriers"), vagy a kikötőitengeri vontatásra alkalmazott hajók („tug boats"). [602] Ezen hajótípusok amellett, hogy megmutatják, hogy milyen közegben közlekedhet a hajó, az adott rakomány fuvarozására, tárolására, kezelésére vonatkozó technológiai alkalmasságát is jelzik.

Elképzelhető, hogy egy bizonyos típusú hajó alkalmas egy adott tengeri út megtételére, viszont – amint bemutattuk – nem alkalmas bizonyos rakomány fuvarozására technológiai sajátosságai miatt. A konkrét jogeset bővebb kifejtése nélkül indokolt megemlíteni, hogy az alkalmazott technológia sajátosságai (pl. sérülékeny áruküldemény (pálmamag) *nem dupla fedélzetű hajón* [ún. twin deck] történő fuvarozása) alapján kérdéses lehet annak az eldöntése, hogy a küldemény károsodása az igénybe vett technológia sajátosságainak, veszélyes jellegének vagy a feladó mulasztásának tudható-e be.

Az útszakasz és a mozgatás ténye közötti összefüggést példázza – úgyszintén a jogeset bővebb kifejtése nélkül – az az eset, amikor a fuvarozónak Montrealból Halifaxba egy folyami és egy tengeri szakaszt kellett teljesítenie. Amikor a hajó kiért a sós tengervízre, előtűnt a hajó egy rejtett hibája, aminek következtében meg kellett szakítani az utat.[603]

A mozgatás tényéből eredő kár és az árufuvarozási időszak közötti összefüggést pedig jól példázza – a konkrét ügy itteni bővebb kifejtése nélkül – az az eset, amelyben a fuvarozó télen, a fedélzeten rögzítés nélkül fuvarozta az áruküldeményt. A kedvezőtlen időjárási körülmények

[600] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m.,49. o.
[601] KASSEM: i. m., 25. o.
[602] KOSZONITS László – POTOCSA János – POZSGAI Gyula: Nemzetközi szállítmányozás. II. Kötet., Tengeri szállítmányozás, Konténeres áruk tengeri szállítmányozása, Folyami szállítmányozás. Magyar Közlekedési Kiadó, 2002., 8. o.
[603] The Quebec Marine Insurance Company v. The Commercial Bank of Canada, (1869 -71) L.R. 3 P.C. 234.

miatt sérülten szolgáltatta ki a rakományt, míg ugyanezen feltételekkel (fedélzeten, rögzítés nélkül) nyári időjárási körülmények között semmiféle károsodás nem érte volna. (Vagy például rossz időjárási körülmények miatt a szellőzőnyílásokat be kell csukni, melynek következtében a rakomány befülled és megromlik.)

A *tengernek* minden mástól különböző volta olyan többlet kockázatokat rejt magában, amelyek szélsőséges, leküzdhetetlen veszélyek formájában manifesztálódnak: ezek a szél és a hullámok, az összeütközés és zátonyrafutás, a jég és sziklák által okozott károk. A hajó ezek következtében bukdácsoló, forgó vagy himbálózó mozgásba kezd, aminek következtében a rakomány részei elmozdulhatnak. A rosszul elhelyezett és rögzített csomagok lebillenhetnek vagy egymásra eshetnek. A hajó 20-30 fokos oldalra dőlése pedig nagy nyomási és lökési igénybevételhez, egyúttal árukárhoz vezethet.[604] A tengeri hajók nagyobb rakodótereiben a különböző, s esetleg egymást is veszélyeztető áruk együttes elhelyezése úgyszintén károsodásként manifesztálódhat.

A tengeri kereskedelmi hajózás során gyakran fordul elő klímazónákon történő áthaladás. Ebben az esetben főként a magas hőmérséklet, a nagy légnedvesség, a hirtelen hőmérsékletváltozás, továbbá a kondenzvíz jelent különös károsodási rizikót az árura nézve. Árukárként jelentkezhet a nagy légnedvesség hatására az arra érzékeny csomagolóanyagok szilárdság vesztése, magas hőmérsékleten egyes csomagolóanyagok elridegedése, a változó hőmérséklet hatására a becsomagolt áruküldemény térfogat változása és az ebből eredő túlnyomás, valamint a csomagolt fémeken a magas nedvességtartalom miatti rozsdásodás.[605]

Olyan veszélyek is károsíthatják az áruküldeményt a vízi továbbítás közegéből adódóan, mint a sós vízi vagy édes vízi nedvesedés és páratartalom[606].

Ehhez hasonló – az akár hetekig vagy hónapokig tartó tengeri út során – a fedélzeten elhelyezett áruküldemények közvetlen napsugárzásnak való kitettsége is. Ez az anyag öregedést, lágyulást vagy megmerevedését, repedezést, törékennyé válást, színváltozást, valamint oxidációs folyamatokat indíthat el (pl. zsírtartalmú árunál), ami visszafordíthatatlan károsodást jelent, ráadásul sötétben tovább folytatódik.[607]

A felsorolt veszélyforrások a gyakorlati végrehajtásban jól ismert, s valamilyen mértékben megelőzhetőek, következményeik csökkenthetők (csomagolás, rögzítés, hűtés, fűtés stb.!).

A tengeri árutovábbítás azonban olyan közegben realizálódik, amelyek szélsőséges körülményei az emberi erő felett állnak, gyakran nem láthatóak előre, a tudomány és a technika mai állása szerint pedig nem lehet azokat megakadályozni. Ilyen különös veszélyek a szokásosat

[604] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 48-49. o.
[605] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 68. o.
[606] "A Falcon szobor tengeri fuvarozása több hónapos előkészületet igényelt beleértve a csomagolástervezést és a logisztikai szervezést. A méretből fakadóan gondosan be kellett modelleznünk minden egyes becsomagolt elemet, hogy beférjünk a konténerekbe, illetve a csomagolásnál figyelembe kellett vennünk a rozsdamentes acél szobor különleges felületkezelését, valamint a bronz labda anyagát, amelyek egy hónapig utaznak majd a párás-sós levegőben a konténerek belsejében. Szerencsére sikerült a fuvarozáshoz a legjobb hazai csomagoló és nemzetközi logisztikai szolgáltató partnert megtalálnunk, így nyugodt szívvel búcsúztunk el itthon a Falcon szobortól." – mondta Hauer Berta, a Falcon szobor kommunikációs és projekt vezetője.
[607] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 68. o.

meghaladó tengeri viharok, szökőár, villámlás, zátonyrafutás, valamint az időjárás és a klímazónák extrém körülményei. A veszélyeknek ezt a kategóriáját, az Egyezmény és a Kódex expressis verbis kiemeli a fuvarozó felelősségi zónájából.

A tengeri út során különböző veszélyek formájában jelentkező elvileg elhárítható tényezők – egy „köztes" kategóriaként – is ebbe a sávba soroltak, s azok is mentesítik a fuvarozót a felelősség alól. A „casus minor" esetköreit úgyszintén nagyon hasonló módon határozza meg a két egyezmény (pl. tengeri vagy egyéb hajózható vizeken történt veszély, vészhelyzet vagy baleset). Ezek az eset körülményeitől függően elháríthatatlanok, viszont olyanok is lehetnek, amelyek elvileg elháríthatóak, gazdaságossági és ésszerűségi szempontok alapján viszont célszerűtlen a kivédésük (például egy 8-as erősségű szél nyári időszakban olyan helyen, ahol az évszaknak megfelelően nem kellene viharos időjárással előre számolni[608]). Ugyanez a körülmény viszont már nem tekinthető kimentő tényezőnek, ha például már az indulás előtt ismert volt (pl. meteorológiai előrejelzés révén).

Ugyanebbe a kategóriába sorolhatóak azok az erőszakos cselekmények és hatósági intézkedések csoportjai is, melyekkel szemben a fuvarozó nem tud ellenállást gyakorolni (háború, fegyveres konfliktus, kalózkodás, karantén, sztrájk). Ezek a tényezők, habár nem az árutovábbítás közegéből és az alkalmazott technológia sajátosságaiból eredő veszélyforrásokat jelentenek, mégis ebben a csoportba sorolandóak azon az alapon, hogy általában ellenállhatatlanul, vagy gazdaságossági, célszerűségi okok alapján kívül esnek a fuvarozó kockázati zónáján, ugyan úgy, mint a tengeri fuvarozással járó extrém természeti veszélyforrásokból eredő károk csoportja. Ezek viszont társadalmi konfliktusokból és bizonyos hatósági intézkedésekből erednek.

(A caus maior és -minor elhatárolásával a következőekben részletesen foglalkozunk.)

3.2. Az árutovábbításhoz kapcsolódó szolgáltatások közben felmerülő külső veszélyforrások

Az árutovábbítás láncolatában a földrajzi pontok közötti árutovábbítási szakaszokat számos ún. „(mellék)- szolgáltatások" kapcsolják össze. Ezek együtt és külön-külön is veszélyforrásokat hordoznak, mindamellett, hogy a komplex láncolat működésének alap-elemeit képezik, s a gyors és biztonságos áruáramlást biztosítják.

Ezek legfontosabbjai a csomagolás, egységrakományképzés, konténerképzés, a rakodás, raktározás, az árukezelés különböző elemei (feliratozás, cimkézés).

Az árukárok jelentős része éppen a rakodás és egyéb, árutovábbítással szükség szerint együtt járó tevékenységek végzése során következik be. A küldeményeket érő fizikai és kémiai (elsősorban klimatikus) igénybevételek a terminálokon, raktározó-kezelő üzemekben fordulnak elő a legnagyobb arányban: a magas vagy alacsony hőmérséklet, eső, szél stb. nagyfokú károsodási rizikót jelentenek a ki-és berakodás, átrakodás közben. Az árudarabok szóbanforgó tevé-

[608] RICHARDSON: i. m., 48-49. o.

kenységek közbeni rángatása, vonszolása, tolása, lökése, görgetése és lezuhanása idézhet elő károkat.[609]

Ha gépesített a rakodási tevékenységsor, akkor a csomagok lengése a daru függesztőkötelein, más árudarabokhoz, a falhoz vagy a hajó oldalához történő hozzáütközése, a függesztőkötelek bevágódása vagy a ládák és dobozok összenyomódása eredményezhetnek olyan külső változásokat, amelyek az áruküldemények minőségi és állapotbeli rongálódásához (árukár) vezetnek.[610]

A hetekig, sőt akár több hónapig tartó tárolás (és fuvarozás) során biológiai változások is bekövetkezhetnek a küldeményben. Ezeket főként állati kártevők idézik elő, amelyek legfőképpen a szőrméket, a textíliákat vagy a faanyagokat veszélyeztetik, viszont az élelmiszerekben is jelentős károkat okoznak. A mikroorganizmusok által okozott fertőzés úgyszintén gyakori (biológiai) veszélyforrás, ami bizonyos tulajdonságokkal bíró áruféleségek, árudarabok jelentős károsodását, sőt használhatatlanná váltását eredményezi: például egyes penészgombák a pergamentpapír bizonyos összetevő elemeit lebontják, aminek következtében a papír szétmállik; élelmiszerek esetében pedig elsősorban ízromláshoz és mérgező anyagok képződéséhez vezet.[611]

Az áruküldemény károsodását előidéző, szóbanforgó tényezők elleni leghatékonyabb megelőző-védekező mechanizmus a raktárházak és a jármű raktereinek tisztítása, fertőtlenítése (pl. rakományképesség), s a mikroorganizmusok számára kedvezőtlen klímafeltételek kialakítása. Ezen feltételek biztosítása viszont nem minden esetben teljesíthető maradéktalanul.

Az áruáramlás folyamatait érintő környezeti változások főként a nyers zöldség-és gyümölcsféléket veszélyeztetik, de a gabonafélék és a hüvelyesek légzésének a biztosítása, s ennek révén az eltarthatósága a megfelelően alacsony hőmérséklettel biztosítható.

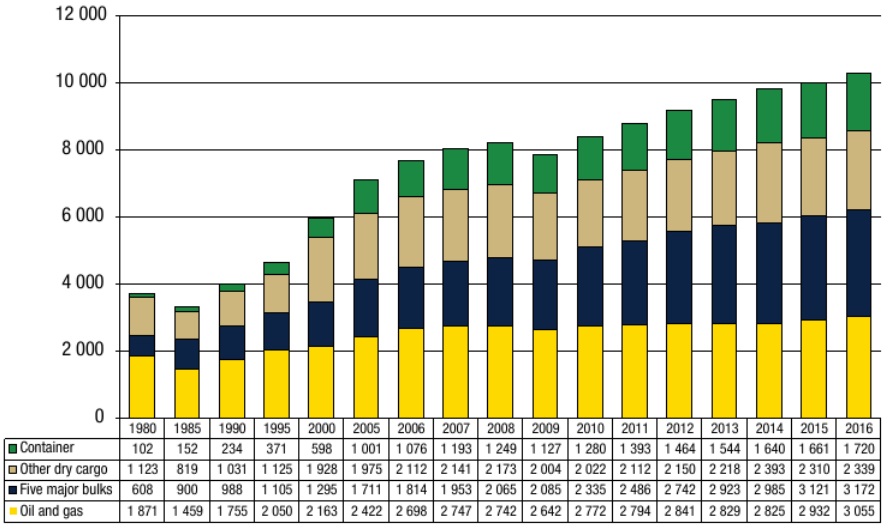
4. A tömegszerű, standardizált és sokszereplős fuvarszolgáltatás kockázatai

A tömeges árutermelés-és fuvarozás egy évszázados lineáris társadalmi, gazdasági és technológiai fejlődés révén bontakozott ki. A modern közlekedési és árutovábbítási hálózatok létrejötte – mint bemutattuk – az ipari forradalom termékének számít. Az iparág modernizációja az 1980-as évek konténerizációjával tovább fokozódott, az ezredfordulóra pedig kialakultak azok a globális árutovábbítási hálózatok is, amelyek révén a fuvarozás a logisztika eszközeként fokozatosan vált futószalagszerű, tömeges szolgáltatássá.

A folyamat a közúti közlekedés és árufuvarozás túlzott dominanciája ellenére a tengeri árufuvarozási módozat infrastrukturális fejlődésében, valamint annak világkereskedelemben betöltött szerepében mutatkozik meg. Az ágazat gigantikus méretét jól mutatják a főként ezredforduló utáni statisztikai adatok. Ezek világkereskedelmi összesítésben a vonalhajózás volumenét, a

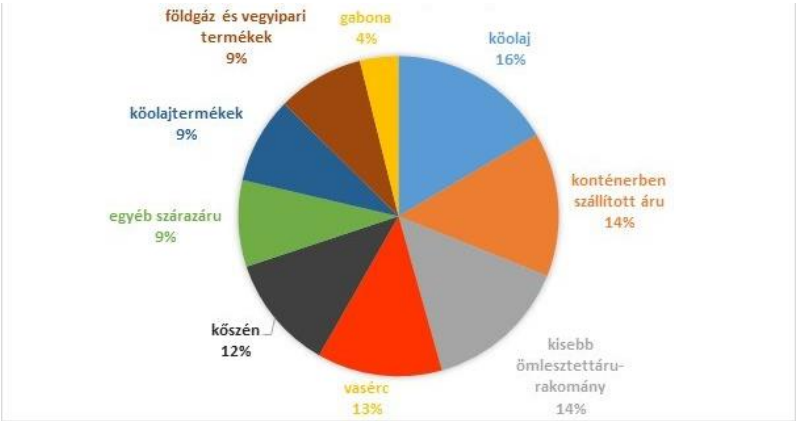
[609] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 49. o.
[610] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 49-50. o.
[611] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i. m., 54-55. o.

világkereskedelem hajóparkját, a kikötői forgalmat, valamint éves fuvarköltségekre vonatkozó adatokat teszik elemzés tárgyává.[612]



	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Container	102	152	234	371	598	1 001	1 076	1 193	1 249	1 127	1 280	1 393	1 464	1 544	1 640	1 661	1 720
Other dry cargo	1 123	819	1 031	1 125	1 928	1 975	2 112	2 141	2 173	2 004	2 022	2 112	2 150	2 218	2 393	2 310	2 339
Five major bulks	608	900	988	1 105	1 295	1 711	1 814	1 953	2 065	2 085	2 335	2 486	2 742	2 923	2 985	3 121	3 172
Oil and gas	1 871	1 459	1 755	2 050	2 163	2 422	2 698	2 747	2 742	2 642	2 772	2 794	2 841	2 829	2 825	2 932	3 055

X-2. ábra A nemzetközi tengeri árufuvarozás forgalma (Forrás: Review of Maritime Transport)



X-3. ábra A tengeri kereskedelem struktúrája[613] (Forrás: geopolitika.hu)

2008-ban például négyszáz menetrendszerinti járat működött interkontinentális viszonylatban. A húsz legnagyobb kikötőn keresztül pedig körülbelül 250 millió konténert továbbítottak.[614] A számok évről évre tendenciaszerűen növekednek. Az UNCTAD által végzett felmérések[615] alapján 2014/15-ben világszerte 3,4 %-kal növekedett a tengeri árufuvarozás aránya, ami a fuvarozott áru mennyiségében is megmutatkozott. Ez a szám meghaladta a 300 millió tonnát, 9,84 milliárd tonnára emelve az összvolument. A komplex árufuvarozási ügyletek lebonyolítására összesen 89.464 hajó állt rendelkezésre, amely 1,75 milliárd tonna teherűrtartalomú fuvarozás teljesítésére volt képes a szóbanforgó időszakban.[616] 2016/17-es felmérések alapján a tengeri

[612] Review of Maritime Transport 2017 (4-17. o.) https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (Megtekintve: 2019. április 2.)
[613] A árufuvarozás gazdasági jelentősége: http://www.geopolitika.hu/hu/2018/10/02/geodebates-vitaindito-szarazfoldi-vs-tengeri-kereskedelem/ (Megtekintve: 2019. március 25.)
[614] KASNYIK: i. m., 55. o.
[615] Review of Maritime Transport 2017 (4-17. o.) https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (Megtekintve: 2019. április 2.)
[616] Review of Maritime Transport 2017 (4-17. o.)

fuvarozás iránti kereslet – habár mérsékeltebben, mint az előző periódusban – továbbra is növekvő tendenciát mutat. A tengeren fuvarozott árumennyiség elérte a 10,3 millió tonnát[617], a vonaljáratok által teljesített útvonal hossza pedig az 55.057 milliárd tonna-mérföldet.[618]

Külön kiemelést érdemel – amint már bemutattuk –, hogy a fejlődő államok részvételi aránya is fokozatosan növekedett a világ tengeri kereskedelmi iparágában az 1970-es évektől kezdődően. Piaci szereplőként számottevő importőrökké és exportőrökké váltak.[619] 2016-ra a világ konténeres kereskedelme pedig elérte a kb. 140 millió darab 20 lábas konténer egységnek megfelelő mennyiséget.[620]

Ezek a változások részint a technikai eszközöket, az alkalmazott technológiát modernizálták, és a folyamatban közreműködő személyek együttműködését alakították ki.

4.1. Újszerű, komplex technológia

Az áruforgalom fokozatos növekedése, tömegessé válása és koncentrálódása – mint jeleztük – átalakította az alkalmazott technológiát. *A folyamat tömegszerű, monoton, sablonszerű, s egyedi sajátosságokat nélkülöző szolgáltatássá vált, ami jelentősen fokozza az áruküldemény elveszésének, elkallódásának a lehetőségét*, de az igényérvényesítést ugyancsak megnehezíti.

Hátráltatja a küldemény azonosításának, tartalma megismerésének a lehetőségét, a gondozást, a felügyeletet pedig szinte teljesen kizárja. Az áru nyomonkövethetőségét jelentősen megnehezíti, ezért a károk bekövetkezési helyének visszakövetése különösen nehéz feladatot ró a szereplőkre.

Az árutovábbítási szakaszokat összekapcsoló terminálokon pedig a fuvarozott árufélesége-gek jellegzetességei (csomagolt darabáru, szóródó tömegáru, egységrakományok, konténerek) és a külső igénybevételek (rakodási és raktározási, árukezelési műveletek), külső behatások (meteorológiai igénybevételek stb.) is veszélyforrásnak számítanak, melyek egymástól különböznek, s kiküszöbölésük is eltérő eljárásokat, megoldásokat igényel.

Az éleken lebonyolódó fuvarozási műveletek során, és a csomópontokon (terminálokon) nagy tömegű áru áramlik, amelyek – különösen a konténerizáció miatt – alig-alig hordoznak megkülönböztető jegyeket. A tömegfuvarozás sajátos viszonyai ezért a fuvarozásból származó igények elbírálása során is számos nehézséget idéznek elő.

https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (Megtekintve: 2019. április 2.)

[617] Több mint 260 millió tonnával meghaladva a 2015-ös értéket.

[618] Review of Maritime Transport 2017. 4-17. o.
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (Megtekintve: 2019. április 2.)

[619] Már nem csupán nyersanyagok és fosszilis energiahordozók fuvarozói, hanem kulcsszereplői a globalizált feldolgozó iparnak is, továbbá jelentős import kereslettel rendelkeznek (pl. kőolaj).

[620] Ez elsősorban az Ázsia és Európa közötti kereskedelem ugrásszerű növekedésének tudható be, de az Ázsia és az amerikai kontinens közötti pozitív kereskedelmi tendenciák is hatással voltak rá.

4.2. A komplex szolgáltatás szereplőinek számossága, mint kockázati elem

Az áruáramlási viszonyok, különös tekintettel a multimodális, háztól-házig viszonylatú fuvarügyletekre, több, egymáshoz láncszemszerűen kapcsolódó szereplő tevékenységének az összefonódása révén realizálódik. Ez egyaránt jellemző a belföldi és a nemzetközi árutovábbítási ügyletekre is, s csupán a kis távolságra teljesített fuvarszolgáltatások jelentenek ez alól kivételt.

Kezdetben az egymásra épülő tevékenységsor a rakodás, a fuvarozás, a tárolás és az árukezelés egymástól elszakadó, külön-külön folyamatként, teljesen különálló szereplők tevékenységét jelentette. (Mint bemutattuk, ezen szereplők jogállását és az árutovábbítás folyamatában betöltött szerepét a vonatkozó szabályozás tekintetében is szakaszosság jellemezte.)[621]

A globalizáció révén viszont olyan árutovábbítási hálózatok alakultak ki, ahol a termelőkgyártók és a felhasználók közötti áruáramlást lebonyolító szereplők tevékenysége láncszerűen, szervezetten követi egymást: az árufuvarozási, raktározási, árukezelési és irányítási elemek egymást előfeltételezve, gyakran egyetlen szerződés hatálya alatt teljesülnek.

Maga a folyamat a közlekedési pályákon általában több fuvarozó egymást követő tevékenysége révén, valamint a helyhez kötött szolgáltatások teljesítésének helyén, az ún. csomópontokon (pl. teherpályaudvarokon, kikötőkben, országhatáron, terminálon) realizálódik.[622] Ezen mozzanatok láncszerű összefonódása a gráf-elmélet módszerével szemléltethetők: a konkrét fizikai – közúti, vasúti, folyami, tengeri vagy légi – árumozgatás az éleken, a helyhez kötött szolgáltatások pedig a csomópontokon mennek végbe. Ezek hálózatszerű összekapcsolódása révén válik lehetővé, hogy a több azonos vagy eltérő fuvarozási módozat egységbe foglaltan, egyetlen folyamatként teljesüljön. [623]

Az alágazatok szereplői körének összetételét tekintve sajátos feladat-és felelősségi struktúrában tevékenykednek a fizikai mozgatás egyes szereplői, akik jogállásukat tekintve is különböznek egymástól. Az egyes szakaszok, illetve az egész folyamat kezdő- és végpontjain (tehát az ún. csomópontokon) egyes időbeli és technológiai tevékenységsort az ún. terminál üzemeltetők ugyancsak eltérő feladat-és felelősségi struktúrában végzik.[624]

A technológiai elemek összefonódása, valamint a fuvarozók és a terminál egymást követő tevékenysége során jelentős fizikai behatások érik az árut az árumozgatás, rakodás, tárolás, rakományigazítás, konténerképzés stb. során. A komplex fuvarszolgáltatás szereplőinek számosságát jelenti az egy közlekedési-fuvarozási módozaton belüli szereplők (pl. közreműködők, alkalmazottak) összekapcsolódása is.

---

[621] SZALAY Gyula: A fizikai elosztás joga rendszerbe foglalásának lehetőségei és korlátai. (Kandidátusi értekezés), 1994., 200. o.

[622] SZALAY Gyula: A fuvarozói felelősség és az új Ptk. In: FAZEKAS-KŐHIDI-CSITEI: Állandóság és változás. Tanulmányok a magánjogi felelősség köréből. Gondolat Kiadó, Budapest, 2017., 105. o.

[623] SZALAY (1994): i. m., 200. o.

[624] A lánc szerkezetűen megvalósuló fuvarszolgáltatás olyan járulékos elemei tartoznak ide – mint bemutattuk –, amelyek az áruügylet sikeres lebonyolításához nélkülözhetetlenek, viszont helyhez kötötten realizálódnak. A tárolás az időbeli eltérések áthidalását, más tevékenységek pedig az egyes szakaszok közötti különbözőségek kiegyenlítését technológiai úton szolgálják. Ezek: például az egységrakományképzés, konténerképzés, rakodás, árukezelés, adminisztrációs, információs tevékenységek.

Külön kiemelést érdemel, hogy az évezredes tradíciók miatt a tengeri árufuvarozás számít a legösszetettebbnek szereplői tevékenységének összefonódása és jogállása tekinetében egyaránt. Ez nem is csoda, hiszen a tengeri fuvarszolgáltatást már az ókorban is több szereplő együttműködése tette lehetővé a Mediterráneum térségében. Ezek sajátos feladat és felelősségi struktúrában tevékenykedtek, melynek alapját a *dominus navis-, exercitor-, magister navis-, nautae* struktúra[625] jelentette. Ez a szóbanforgó pozíciókat betöltő személyek: tehát a fuvarozó-hajósvállalkozó, a kapitány és a személyzet egymáshoz való kapcsolatát, a fuvarügylet teljesítésében betöltött szerepét és a tevékenységéért viselt felelősségét is meghatározta.

Az pedig, hogy jogállását és felelősségét tekintve is elkülönülhet egymástól a fuvarozó, sőt a kapitány és a legénység státusa és felelőssége is, számos veszélyforrás hordozója.

5. Különös veszélyek az árutovábbítási rendszerben

Bizonyos speciális tulajdonságokkal bíró árufajták egy járműben, illetve egy konténerben történő együttes fuvarozása fokozott károsodási rizikót hordoz. Mint bemutattuk, a fuvarozó tevékenysége során köteles az áru épségét a biztonságos árufuvarozás feltételeinek biztosítása révén megóvni. Ezért különleges feltételeket, és az egyéb árukra alkalmazandó rendelkezésektől eltérő szabályozást igényel az élőállat -, a veszélyes áru -, és a nyitott kocsin/fedélzeten fuvarozás esetköre. Ezekben az esetekben ugyanis a károsodás lehetőségét az árumozgatás, az együttes elhelyezés és az anyagmozgatás külső körülményei, például a továbbítási közeg jelentősen felerősítik.

Az első ilyen kategóriát az *élőállatok* fuvarozása jelenti. Ez az élő szervezet élettani követelményeiből számos károsodással járhat. Az élőállatoknak lélegzés, mozgás és táplálkozás tekintetében olyan igényeik vannak, melyek miatt különös kíméletben és gondozásban kell részesíteni azokat a fuvarozás során, ellenkező esetben elpusztulnak. Azt is biztosítani kell számukra, hogy testi leromlásuk (lesoványodás, kimerülés stb.) ne következhessen be. Az élőállatok fuvarozása azok megbokrosodása[626], pánikba esése miatt úgyszintén különös kockázati tényezőnek számít, sőt talán az is kijelenthető, hogy ez a legkockázatosabb veszélyforrás (pl. versenylovak szállítása). (Ezért speciális feltételeket, például árukíséretet és állategészségügyi forgalmazási engedélyt igényel ezek továbbítása.)

A *veszélyes áruk* fuvarozása hasonló okok miatt ugyancsak speciális feltételek hatálya alá tartozik[627]: meglehetősen részletesen szabályozott közekedési-fuvarozási módozatonként. Továbbításuk feltételeit nemzetközi vasúti árufuvarozás területén a RID[628], közúton pedig az ADR[629] tartalmazza.[630] Az előírások tartalmazzák ezen áruféleségek továbbítására felhasználható

[625] FÖLDI (1997): i. m., 47. o.
[626] NÁNÁSSY Béla. A magyar vasúti árufuvarozási jog. Budapest, 1947, 324. o.
[627] L. Kapitan Sakharov ügy.
[628] The Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods By Rail.
[629] Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.
[630] „Ezek rögzítik a különböző osztályokba sorolt veszélyes áruk megnevezését és leírását, kezelésének, vizsgálatának, csomagolásának, jelölésének stb. az előírásait. A veszélyes áruk osztályai a következők:

járművek, berendezések, felszerelések előírásait, a berakodásra, kirakodásra, árukezelésre vonatkozó szabályokat, a járművek közlekedésére vonatkozó különleges normákat, és rögzítik azokat a jelöléseket is, amelyek alkalamzása a küldemények veszélyessége okán kötelező.[631]

Különös veszélyforrásnak számít a *nyitott kocsin* vagy tengeri árutovábbítási módozat esetében a *fedélzeten* fuvarozás esetköre. Ilyenkor ugyanis fokozottan fennáll a szóródás, a közvetlen környezeti, klimatikus és más meteorológiai viszonyok károsító hatása, sőt a dézsmálás lehetősége is. Károsodásként manifesztálódhat például az árufelvétel időpontjában nem előre látható időjárási behatások miatt az átázás, átmelegedés, kiszáradás, megfagyás, szél által való elszóródás, idegen tárgyak ráesése által való megsérülés stb.[632]

A szokásos károsodási rizikók előre látható fokozódása fordított bizonyítási terher ró a felekre a fuvarozói felelősség rendszerében

6. Az áruküldemény természete („inherent vice")

A küldemény rejtett, különös tulajdonságai, illetve sajátos hibái károsodási rizikót hordoznak. Eredetüket tekintve ezek elsősorban az áru természetes minőségéből és belső tulajdonságaiból fakadnak. A károsodás bekövetkezését pedig többnyire csak az áru kicsomagolása után, pl. a konténer, a hordó, a bála felnyitása, szétbontása után lehet megállapítani. A károsodás gyakran kémiai változásokban manifesztálódik, amely fizikai folyamatokkal (mozgatás, helyváltoztatás, technológiai sajátosságok) van összefüggésben. A nem kívánatos átalakulások árukárként jelentkeznek: az áru értékének csökkenését, vagy éppen a termék (áru) használhatatlanná válását eredményezik. A károsodás lehetősége elsősorban az élelmiszeripari termékeket veszélyezti, de a vegyipari vagy más iparágak termékeit egyaránt érintheti.

A küldemény természetéből eredő károsodás lehet például – akár fizikai mozgatás nélkül is[633] – a gyorsan romló áruféleségek (pl. friss gyümölcs, élő virág, tejtermékek, hús) állagromlása vagy használhatatlanná válása, a nedves áruk többé-kevésbé való beszáradása, vagy pedig terjedelmi, -mennyiségi -vagy súly-vesztesége. Az áru természetes minőségéből fakadó különös veszélyek a fagyveszélynek (pl. burgonya, alma), a rendkívüli csorgásnak (pl. szesz, különböző olajok), valamint a rendkívüli beszáradásnak kitett áruféleségek (pl. nedves tüzifa, friss bőrök, friss termények) használhatatlanná válása is a mozgatás, a továbbítási közeg vagy a megválasztott technológia hatása következtében.[634]

robbanóanyagok-és tárgyak, sűrített, cseppfolyósított vagy nyomás alatt oldott gázok, gyúlékony folyadékok, gyúlékony szilárd anyagok, gyújtóhatású anyagok, mérgező anyagok, radioaktív anyagok, maróanyagok." (SZALAY (1983): 17. o.)

631 SZALAY Gyula: Nemzetközi tarifőri ismeretek. I. Fuvarjogi alapismeretek. Külkereskedelmi Minisztérium, Oktatási és Továbbképző Központ. 1983. 17-18. o.

632 NÁNÁSSY: i. m., 321. o.

633 NÁNÁSSY: i. m., 317.o.

634 NÁNÁSSY: i. m., 323.

Gyakran pedig egészen csekély külső „behatás” is elegendő ahhoz, hogy egyes speciális tulajdonságokkal rendelkező küldeményekben a belső, látens veszélyforrások felszabaduljanak. A helyváltoztatás és a mechanikai igénybevételek során keletkezett hő, egyéb hőhatások és a sugárzás egyaránt kiválthat károsodáshoz vezető folyamatokat. A továbbítás közegéből a légnedvesség, az édes vízi vagy sós vízi páratartalom és az atmoszférikus hatások úgyszintén belső romlást idézhetnek elő. A műszaki árucikkeken megfigyelhető leggyakoribb változás a fémből készült szerkezeti elemek rozsdásodása.[635] Ez a folyamat a tengeri árufuvarozás körében, valamint a tengerparti terminálokon meglehetősen intenzív, a légnedvesség és a tengeri só itteni erősen jelentkező hatása miatt. Az ömleszett módon feladott szóródó áruk (pl. gabona) esetében a szóródás,[636] a különösen törékeny áruküldemények esetében (pl. tojás, üvegballonok, táblaüvegek, öntöttvas áruk, márványlapok, agyagedények) pedig a törés[637] az a károsodási rizikó, amit a mozgatás ténye és a továbbítási technológiája felerősít.

(A tengeri árutovábbítás sajátos közege, a technológiája és a küldemény tulajdonsága közötti összefüggést jól példázza a *Bradley kontra Federal Steam Navigation ügy*.[638])

A sajátos tulajdonsággal rendelkező küldemény esetében is csökkenthető a károsodás lehetősége. Ennek lehetséges módjai például a megfelelő csomagolás, ésszerű elhelyezés és rögzítés lehet, de annak a megválasztása is rendkívül lényeges, hogy melyek azok az áruféleségek, amelynek tulajdonságaik alapján alkalmasak a járműben való együttes elhelyezésre, s melyek azok, amelyek csak speciális feltételekkel fuvarozhatók. Ez – mint bemutattuk – egyaránt érinti a veszélyes áruküldemények csoportjait, de vonatkozik az önmagukban veszélytelen, más anyag jelenlétében viszont veszélynek kitett áruküldeményekkel való együttes fuvarozásra is.[639] Általában érvényes viszont, hogy a károsodás lehetősége nem zárható ki teljes mértékben a biztonsági szempontok figyelembe vételével sem.

A károsodás veszélye természetesen sok esetben bizonyos műszaki és szervezési feltételek révén csökkenthető, viszont teljesen nem küszöbölhető ki. A helyváltoztatás és a mechanikai igénybevételek során keletkezett hő, egyéb hőhatások és a sugárzás egyaránt kiválthat károsodáshoz vezető folyamatokat. A továbbítás közegéből a légnedvesség, az édes vízi vagy sós vízi páratartalom és az atmoszférikus hatások úgyszintén belső romlást idézhetnek elő. Mivel nem teljesen kiküszöbölhetőek a szóbanforgó „belső károsodási” rizikók, sőt a védő csomagolás meg-

[635] PÁNCZÉL – BÖRÖCZ: i.m., 54. o.

[636] A vasúti kocsiból az állandó rázódás folytán – a kocsi szerkezeténél fogva el nem tüntethető réseken át – kiszóródhat.

[637] Az áruküldemény ezen tulajdonsága (törékenység) azonban nem abszolút kategória: a jól becsomagolt törékeny áru sérülését az idézheti elő egyrészről, hogy kíméletlen az árukezelés vagy hibás a fuvarozás (amelyért a fuvarozó felel); vagy pedig az áruküldemény belső tulajdonsága (amelyért viszont a feladót terheli felelősség).

[638] Amint ezt a jogesetet már ismertettük, almát fuvaroztak Tasmaniából Londonba és Liverpoolba. A rakományt láthatóan jó állapotban és feltételek között adta fel a feladó fuvarozásra, azonban sérült állapotban érkezett meg a célállomásra. A rakomány tulajdonosa úgy vélte, hogy a hajó megfelelőtlen technológiai felszereltségéből következően érte károsodás a küldeményt, mivel az nem rendelkezett a legmodernebb szellőző berendezéssel, hanem helyette fedőrácsokkal volt felszerelve, ami miatt nem tudott megfelelően szellőzni az egyébként gyorsan romló áruféleség. A bíróság döntése alapján viszont az áru (alma) sajátos tulajdonságára (gyors romlásnak kitettségre) visszavezethető a kár.

[639] SZALAY (1983): i. m., 18. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

tervezése és a kivitelezése a fuvaroztató kompetenciájába tartozik, ezért a küldemény belső tulajdonsága mint speciális veszélyforrás, objektív mentesítő körülménynek minősül.

7. Az előreláthatóság objektív korlátai

A fuvarozás természetével rendszerint együtt járó veszélyekből, s természeti-környezeti-technológiai közegéből adódóan a fuvarozó befolyásolási, megelőzési és elkerülési lehetősége nagymértékben korlátozott, de az is lehet, hogy abszolút mértékben kívül esik a fuvarozó ellenőrzési kompetenciáján. Bizonyos kockázati elemek tehát a maguk konkrétságában a szerződéskötés időpontjában nem, vagy csupán absztrakt lehetőségként kalukálhatók, de még a kár konkrét felmerülte pillanatában is váratlanul, és/vagy elháríthatatlanul bukkannak fel.[640]

Egyáltalán nem, vagy csak korlátozottan előre kalkulálható tényezők a következők lehetnek:

- A tengeri árutovábbítás esetében elsősorban a fuvarozás közege, valamint a meteorológiai és klimatikus tényezők hordoznak ilyen rizikót (pl. „vis maior": földrengés, szökőár, nagy erejű szél-vagy hóvihar), különösen, ha azok előrejelzésének nincsenek meg a technikai feltételei, vagy egyáltalán nem előreláthatóak.
- Az áruküldemény természetes minősége („*inherent vice")* mint károsodási rizikó olyan körülmény, ami a szerződéskötés időpontjában – absztrakt veszélyként – ugyan előre látható, konkrét manifesztálódása viszont véletlenszerű, esetleges. A fuvarozó ezért esetenként előre számol az áruküldemény belső tulajdonságából eredő mennyiségi, súly vagy egyéb veszteségekkel, és eleve egalizált veszteség elszámolását köti ki. A csomagolás kívülről észre nem vehető hiányosságaiból, a jelek elégtelenségéből, hibájából eredő károkkal úgyszintén előre kell kalkulálnia, s abban az esetben veszi fel az árut fuvarozásra, ha a feladó – a fuvarozó fenntartására – előre elismerő nyilatkozatot tesz.
- Az árutulajdonos (fuvaroztató) által végzett csomagolás hiányából, hiányosságából („*defective packing*"), továbbá a rakodás helytelenségéből eredő veszély is jelentős tényező az előreláthatóság szempontjából. A szemmel láthatóan jó állapotú csomagolás ellenére bekövetkező kár lehetőségét a fuvarozó nem láthatja előre sem a fuvarozási szerződés megkötésekor, sem pedig a fuvarozás tartama alatt. Amennyiben viszont a csomagolás a fuvarozás alatt sérül meg, és arról a fuvarozónak tudomása van, köteles a hibát kijavítani, amennyiben ez módjában áll.
- Az élő szervezet fuvarozása – mint bemutattuk – az egyik legkockázatosabb veszélyforrás. A szerződéskötés időpontjában és a felvételkor objektíve nem előre látható ugyanis, hogy az állat károsodás nélkül bírni fogja-e a fuvarozást, vagy éppen ellenkezőleg: kimerül, éhezés vagy/és szomjúság folytán lesoványodik, riadalmában kárt tesz magában, ije-

[640] SZALAY (2017): i. m., 116. o.

dős vagy dühös természete következtében megsérül, vagy sokkhatás következtében elhullik. E miatt – a speciális tulajdonságokkal bíró áruküldemények fuvarozásával járó kockázat előreláthatóságának hiánya miatt speciális szabályokat igényel. Ugyanez érvényes a fedélzeten vagy nyitott kocsin történő fuvarozás és a veszélyes áruküldemények fuvarozására is.

- A multimodális árufuvarozási ügyletek során különös nehézséget jelent a káreset körülményeinek pontos átlátása és az árukár lokalizálása. A lehetséges megoldások kalkulációját az is nehezíti, hogy – a szabályozás szakaszossága miatt – objektíve nem előre látható, hogy melyik hatályos szabályozás alapján történjen a fuvarozó felelősségének a megállapítása.
- A tömegességből eredő, előre nem kalkulálható veszélyek mellett a fuvarozói kontroll korlátozott azért is, mert a modern, különösen a konténer-fuvarozó hálózatok kizárólag a küldemény külső megvizsgálására biztosítanak lehetőséget. Ez – mint bemutattuk – gyakran nem elég ahhoz, hogy a fuvarozó előre megismerje a küldemény konkét tartalmát és értékét, miközben ráfordításai és a fuvareszköz is kockázat tárgyává válnak a fuvarozás lebonyolítása során. Mivel gyakran korlátozott a küldemény tartalmának és értékének a megismerési lehetősége, ezért a kockázat fedezetének a forrásához – vagyis a fuvardíj értékéhez – képest lehetséges, hogy aránytalanul nagy rizikót vállal. A *fuvardíj és a rizikó* egymáshoz viszonyított arányának korlátozott előre kalkulálhatósága ezért feltétlen kompenzációt igényel a szabályozásban.
- Az áru útjának nyomon követése is akadályozott, vagyis nem átlátható teljes mértékben a folyamat. Az áruküldemények digitalizált nyilvántartása lehetőséget biztosít az áru útjának nyomonkövetésére, ez alapján elemző vizsgálatok elvégzésére, akár a fuvardíj és a kockázat egymáshoz viszonyított arányának a kimutatására is.
- Az előre nem kalkulálható kockázati mezőbe tartozik az *átlagos áruérték* rizikója is, ami ugyancsak a fuvardíj és a fuvarozással vállat kockázat tekintetében vet fel problémákat. Előfordulhat ugyanis, a fuvardíjba beépített kockázati „tőke” nem nyújt elegendő fedezetet a kártérítés kigazdálkodására. Különösen akkor jelent ez problémát, ha a fuvarokmányon nem tüntetik fel a küldemény pontos értékét.

A fuvarozó által vállalt kockázatnak – az előreláthatóság szempontjából – különböző fokozatai lehetnek. Egyesek az árufuvarozási-szállítási alrendszerben *átlátható, kalkulálható* kockázati mezőbe tartoznak: vagyis például a fuvarozó ráfordításai és bevételei üzleti szempontból előre ismertek. Más – általában az árutulajdonosnál felmerülő közvetett (következmény-) károk – *még nagyságrendileg sem kalkulálhatóak előre*: a gyakorlat szerint nem számíthat rá a fuvarozó. Szinte egyáltalán nem lehetséges ezek megelőzése és előre látása, hiszen a fuvarozó nincs abban a helyzetben, hogy a konténerek, egységrakományok valós, konkrét tartalmát és gazdasági értékét, valamint funkcióját megismerje, sőt ellenőrizze is. (Ilyen kárt jelent például, ha késedelem folytán a romlandó áruküldemény értékcsökkenést szenved; az elmaradt vagyoni előny; (az áruküldeményen kívüli) egyéb vagyontárgyak megjavíttatására, cseréjére fordított költségek; a

kárelhárítás és kárenyhítés költségei, amennyiben ez nem magával a szerződés tárgyával kapcsolatosan merült fel: például bérautó, bérgép bérleti díja.[641])

A rendelkezésre álló adatok alapján könnyedén kiszámítható, és az ellenkezőleg: a nagyságrendileg sem felbecsülhető károsodási rizikók között – az előreláthatóság szempontjából – megkülönbözhethető az a rizikó-sáv is, amelyek ugyan *előre kiszámíthatóak, mértéküknél fogva mégis a kockázat elosztását teszik indokolttá*: a fuvarozási alrendszerben tipikusan ilyen extrém rizikónak mondható a rendkívüli értéket képviselő fuvareszköz és a fuvardíj közötti aránytalanság.

8. A károsulti közrehatás („közbenső szerződésszegés")

A fuvarozási jogviszonyban a felek résztevékenységei egymással összefonódva, láncszerűen, egymást előfeltételezve kerülnek teljesítésre. Ez azt jelenti, hogy nemcsak a fuvarozónak, hanem a jogviszony jogosultjának is meghatározó szerepe van a fuvarügylet szerződésszerű teljesítésben, különösen az árufelvétel előkészítése során és az árufelvétel mozzanatában van erre ráhatása.[642]

Az előkészületi szakaszban a feladó egyik legjelentősebb feladata a *csomagolás* elvégzése: ennek célja, hogy a csomagolás az áruküldeményt megóvja, valamint az mások személyét és vagyonát ne veszélyeztesse.[643] A feladónak úgy kell tehát elvégeznie a csomagolást, hogy az megóvja az áruküldeményt a fuvarozással szükség szerint együtt járó behatások (például rázkódás, ki-be-és átrakodások) károsító hatásaitól, valamint megakadályozza azt is, hogy az árukülemény esetleg mások személyében vagy vagyonában kárt tegyen.

Technikailag a csomagoláshoz kapcsolódik az áruküldemény *jelölésekkel való ellátása*. Ennek teljesítése úgyszintén a fuvaroztató feladatkörébe tartozik.[644] Ez alapján a feladó köteles a küldemény fizikai mozgatása során történő kezeléséhez szükséges információkat a csomagoláson vagy a küldeményen feltüntetni; valamint a továbbításhoz és kezeléshez szükséges okiratokat átadni a fuvarozó részére. Bizonyos árudarabok esetében a jelölések révén biztosítható ugyanis, hogy az árudarabok a szükséges kezelésnél együtt maradjanak, valamint az áruküldemény különös kezelést igénylő jellege is ezáltal hozható a fuvarozó tudomására.

A zárt technológiai láncok kivételével a *rakodást* is a fuvaroztató végzi általában (a fuvarozó irányítása alatt). Ez a fuvarozás előkészítése szempontjából azért bír meghatározó jelentőséggel, mert a szakszerűtlen vagy célszerűtlen rakodás magának az árunak, sőt akár a fuvareszköznek a sérüléséhez is vezethet. A feladó ezért úgy köteles berakodni és a fuvareszközön rögzíteni az áruküldeményt, hogy az megóvja azt a fuvarozással szükségképpen együtt járó fizikai

[641] WELLMANN György (szerk.): Az új Ptk. magyarázata. Hvg-Orac Lap-és Könyvkiadó Kft. Budapest, 2014. 284-285. o.
[642] SZALAY (2015): i. m., 440-441. o.
[643] Ptk. 6:259. § (1) bek. a) pont.
[644] Ptk. 6:259. § (1) bek. b)-c) pont.

igénybevételektől. A küldemény tömege ezért nem haladhatja meg a jármű teherbírását, az áruküldeménynek a rakfelületen egyenletesen kell elhelyezkednie, s a fuvaroztató a küldemény elhelyezése során a forgalombiztonságra vonatkozó előírásokat is köteles betartani.[645] A címzett a másik végponton úgyszintén gondosan köteles az áruküldemény kirakodását elvégezni.

Ezek az előkészületi tevékenységek a gyakorlatban viszont nem mindig teljesülnek maradéktalanul. Előfordulhat, hogy a feladó úgy adja át az áruküldeményt fuvarozásra, hogy a csomagolás és a jelölések hiányosak, nem elégítik ki az említett biztonsági követelményeket, a berakodás és az árukezelési utasítások pedig nem felelnek meg a célszerűségi és szakszerűségi paramétereknek, mely tényezők az áruküldemény károsodásához vezetnek.

A fuvaroztatói nyilatkozatok adásának elmaradása, hiányos volta, valamint a továbbításhoz szükséges speciális feltételek, például fuvar-vagy kisérőokmányok, igazolások, engedélyek biztosításának a nem teljesítése vagy a feljegyzett adatok és nyilatkozatok hiányos volta, a szükséges okmányok át nem adása, adathibái stb. is a közbenső szerződésszegés egyes eseteit jelentik.

Bizonyos áruféleségek csak hatósági engedéllyel fuvarozhatóak: például az élőállatok és az állati nyerstermékek. Ezek fuvarozásához a fuvarozónak okiratokkal kell rendelkeznie a küldemény továbbítása során. Nemzetközi forgalomban pedig a be-és kiviteli engedélyek, vámokmányok megléte is kötelező.[646] Ezek hiánytalan biztosítása a feladó feladatkörébe tartozik.

Egyes áruküldemények fizikai sajátosságai: például a tömege, a mérete, a terjedelme, öngyulladó-robbanásveszélyes vagy mérgező stb. tulajdonságai mentén speciális fuvarozási eszközök, továbbítási mód vagy kezelési eljárások alkalmazását igénylik. Ebben az esetben elsőként a *fuvaroztatónak kell tájékoztatnia* a fuvarozót az áruküldemény azon sajátosságairól, amelyek alapján speciális feltételeket igényel a fuvarozásuk. A megállapodás alapján pedig a fuvarozó gondoskodik a speciális fuvarozási feltételekről.

A veszélyes áruk fuvarozási feltételeit úgyszitén különös szabályok határozzák meg az áruküldemény veszélyes természetéből és veszélyességi osztályba sorolásától függően. Más küldemények esetében pedig fizikai vagy vegyi tulajdonságai miatt minősülnek olyan veszélyforrásnak, amely ugyancsak más speciális jogszabályi rendelkezések betartását teszik szükségessé.[647]

A fuvarozó feladata, hogy külön figyelemmel és körültekintéssel megválassza azokat az árudarabokat, amelyeknek a járművön való együttes elhelyezésére, együttes fuvarozására sor kerülhet.[648] Ez vonatkozik természetesen a veszélyes áruk azon csoportjára is, amelyek önmagukban veszélytelenek, és csupán más anyag jelenlétében válnak robbanás-vagy tűzveszélyessé (l. Kapitan Sakharov ügy). Ahhoz, hogy a fuvarozó ezt megfelelően teljesíteni tudja, a fuvaroztató tájékoztatása alapján ismernie kell minden egyes fuvaroztató által feladott áruküldemény természetét.

[645] SZALAY (2008): i. m., 57. o.
[646] SZALAY (1983): i. m., 17. o.
[647] SZALAY (1983): i. m., 17. o.
[648] SZALAY (1983): i. m., 18. o.

Bizonyos áruféleségek[649] fuvarozása csupán a fuvaroztató vagy megbízottja jelenlétében, vagyis kísérettel lehetséges,[650] amiről ugyancsak a fuvaroztatónak kell gondoskodnia.

Az áruküldemény tartalmának és értékének hamis bevallása is közbenső szerződésszegést jelent. Ez alapján, amennyiben a fuvarozó azért mulasztja el megtenni a rendkívüli értéket képviselő küldeményekkel kapcsolatos intézkedéseket, mert a fuvaroztató nem nyilatkozott a rakomány pontos összetételéről és annak értékéről, akkor a feladó köteles viselni az ebből eredő kárt. Ő volt ugyanis az, aki nem úgy járt el, ahogyan elvárható lett volna a szóbanforgó helyzetben.

Az árufuvarozás előkészületi szakasza tehát az a fázis, ahol a feleknek módjukban áll a továbbítás teljes folyamatára kiható lényeges mozzanatokat teljesíteni, tevékenységüket összehangolni, s ennek révén megalapozni a fuvarozás gazdaságos, biztonságos, és határidőben történő elvégzését.

A továbbítási szakasz, habár általában kívül esik a felek együttműködésének, különösen pedig a fuvaroztató közreműködésének a sávján, hiszen a fuvarozó saját gazdasági kockázatára látja azt el, mégis előfordulnak olyan helyzetek, amelyekben vizsgálat tárgyát képezi a károsult közrehatása. Ez például fuvarozási akadály esetében az akadály elhárítására vonatkozó utasítás elmaradását jelenti. Ide sorolható az utólagos rendelkezés jogosultsága is, amivel élve a fuvaroztató módosíthatja a szerződést a küldemény feltartóztatására, visszafuvarozására, az áru más átvevőnek történő kiszolgáltatására, illetve más rendeltetési helyre való fuvarozásra vonatkozó utasítás révén. Előfordulhat viszont, hogy például rossz címet ad meg, a plusz kitérő miatt az áru pedig megromlik, értéke csökken.

Az árufuvarozás befejező szakaszában az értesítés vételének elmaradása, kiszolgáltatási akadály esetében pedig az utasítás elhanyagolása jelenti a közbenső szerződésszegését tényét.

A közbenső szerződésszegés más esetkörei pedig akkor alapítják meg a fuvarozó mentesülését, amennyiben a fuvaroztató felróható magatartására visszavezethető az árukár bekövetkezése.

9. A kockázat és a fuvardíj aránytalansága, mint felelősségalakító tényező

A fuvarozási jogviszony egyik legfontosabb sajátossága az, hogy a tevékenység kockázata többrétegű, s négy egymásra épülő és egymásra ható kockázati halmazban jelennek meg.

[649] Ide sorolhatóak a nagyértékű áruk: a pénz, a művészi értékű tárgy, régiség, értékes szőrme, különleges műszer stb.; a felügyletet, gondozást vagy kezelést igénylő áruküldemények, mint az élőállat etetése, itatása, ápolása stb.; valamint a jogszabályok előírása folytán egyéb okból kizárólag árukísérettel fuvarozható küldemények.
[650] SZALAY (2008): i. m., 68. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

9.1. A fuvarozás során megjelenő kockázati halmazok

9.1.1. A rizikó rétegei a fuvarozó oldaláról

- A fuvarozó ráfordításai és *bevételei (a fuvardíj*),[651] melyeket üzleti szempontból is kalkulálni tud, vagyis e körben a rendes üzleti kockázatot átlátja. Az első tényező tehát a fuvarszolgáltatás teljesítének a költségével, illetve a fuvardíjjal kapcsolatos kockázat. Mivel a költségek és a kockázat fedezetét kizárólag a fuvardíj biztosítja, melynek mértékét az aktuális fuvarpiaci helyzet is befolyásolja, ezért annak érvényesítésére a gyakorlat, illetve a jogi szabályozás a biztosítékok egész rendszerét alakította ki. Ezek legfontosabbjai a fuvarozó visszatartási joga, egyes szolgáltatás-elemek (pl. utólagos rendelkezés) esetére kiköthető eseti biztosítékadás, különösen pedig a törvényes zálogjog.
  A másik oldalról, a fuvaroztató oldaláról pedig ez a halmaz képezi azt a „biztosítékot", amely terhére és amely mértékéig esetleges kárigényét érvényesíteni tudja. A fuvardíj szinte kínálja magát erre a tételre, a késedelem miatti kártérítés erre épül.
- A fuvarozás során a *fuvareszközök*[652] is a kockázat tárgyait képezik, amelyek értéke ugyancsak ismert. A rizikó mértéke azonban a különböző közlekedési alágazatokban – igazodva a természeti körülményekhez és a technológiához – jelentősen eltér, pl. tengeri hajók, repülőgépek, „országúti naszádok" stb. rendkívüli értéket képviselnek. Ezen utóbbiak is belül esnek még a fuvarozó „rendelkezési körén", de a kockázat fedezetének forrásához, a fuvardíjhoz képest a rizikó általában aránytalanul magas (melyet egyes, már nagyon korán kialakult jogintézmények, pl. a közös hajókár, valamint a biztosítási háttér kezelhetővé tehetnek).

9.1.2. A fuvaroztató oldalán megjelenő kockázatok:

- Az *áru (a küldemény)* maga, melynek fizikai jellemzői és értéke általában ismert, és jól kalkulálható úgy fuvarozói, mint fuvaroztatói oldalról egyaránt. Tehát a rizikó mindkét aspektusból felmérhető. Egyes esetekben ezek a jellemzők nem vagy nehezen, sőt csak a fuvaroztató nyilatkozata alapján ismerhetők fel, ezért a fuvarjog ezek megállapításának különféle technikáit teszi alkalmazandóvá (a fuvarozói átvétel során alkalmazandó tételes vizsgálat, fuvaroztatói tájékoztatás, hiányos csomagolásra vonatkozó nyilatkozat, értékbevallás stb.). A kockázat szétporciózásának tehát az áru (illetve annak értéke) képezheti alapját, mint ahogy az árukár esetében valamennyi alágazatban ez így is történik.
- A fuvarozás következtében felmerülő *közvetett károk* (pl. a felfuvarozás, rakodás, egységrakományképzés költségei, az áru elveszése esetén a gyártási folyamatokban felmerülő veszteségek, többletkiadások, az elmaradt haszon stb.) összege viszont még nagyságrendileg sem láthatók előre, a fuvarozó pedig egyáltalán nincs abban a helyzetben,

[651] SZALAY (2015): i. m., 449. o.
[652] SZALAY (2015): i. m., 449. o.

hogy a konténerek, egységrakományok stb. valós tartalmát, rendeltetését, különösen gazdasági súlyukat és funkciójukat megismerje. (Egy konténerszállító hajó esetében akár 10 ezer konténert is tételes vizsgálatnak kéne néhány óra alatt alávetni, ami a tömegfuvarozás körülményei között reménytelen, a megsérülésük, elveszésük miatti közvetett károk előrelátása pedig lehetetlen). Ez a tény ugyancsak megjelenik a kockázat elosztásának szempontjai között.

Már itt megjegyezzük, hogy kizárt az, miszerint az összes kockázati elem: tehát az áru (értéke), a jármű értéke, a fuvaroztatót érő közvetett károk, elmaradt haszon, vagyis a teljes kár a fuvarozó részéről a fuvardíjból kigazdálkodható legyen, s ezáltal a teljes kárra kiterjedő kártérítés szóba jöhessen. A fuvarozói felelősség összegszerű korlátozása ezért valamennyi alágazatban alapvető felelősségi elem. Csupán néhány olyan tényező van, amely ezt felülírja (pl. a fuvarozó dolózus magatartása).

9.2. A fuvarozás iránti materiális igény, mint a kockázatalakítás alapja

A fuvarozás során felmerülő kockázatok elosztásának, kiporciózásának természetesen első szempontja az a tény, hogy a fuvarozás-szállítás iránti gazdasági igény – kiinduló pontját tekintve – az árutulajdonos oldaláról merül fel. Az újratermelési, forgalmazási folyamatok ugyanis üzleti aktusok, elsősorban adás-vételi cselekmények útján realizálódnak. A fuvarozásra rendszerint azért kerül sor, mert az adásvételi vagy a nemzetközi adásvételi szerződés megkötése révén az eladó (feladó) és a vevő (címzett) között létrejön egy mögöttes (adásvételi, bizományi, vállalkozási stb.) jogviszony, ahol a szerződő felek – a fuvarozási jogviszonyban a feladó, illetve a címzett telephelye eltérő földrajzi helyen, akár más kontinensen vagy országban van. Ezt a földrajzi távolságot („fizikai elkülönültséget")[653] a fuvarozási tevékenység hidalja át, éppen az árutulajdonos gazdasági igényét kiszolgálva. *Alapvetően tehát a fuvarügylet elsődlegesen az árutulajdonos érdekét szolgálja, melynek kockázatának őt (is) természetesen terhelni kell.*

A konkrét fizikai árumozgatási tevékenységhez kapcsolódóan felmerülnek olyan járulékos gazdasági-kereskedelmi szolgáltatások iránti igények is, amelyek a javak előállítása és felhasználása közötti *időbeli* „különbség" áthidalására szolgálnak (az árutovábbításhoz nélkülözhetetlen tevékenységet jelentenek például az előállítás és a felhasználás ideje közötti időbeni eltérés áthidalására szolgáló tárolás és raktározás). Ezek – a fuvarozáshoz hasonlóan – úgyszintén az árutulajdonos érdekkörében felmerülő igények, amelyek, mivel elsősorban az ő érdekét szolgálják, alapvetően az ő kockázati halmazába tartoznak.

Az árutulajdonos kockázatviselésének az ellensúlyozására a szállítmánybiztosítás egyfajta kárpótlásként szolgál, de a casus nocet domino elve alapján – ultima ratioként – mégis az árutulajdonos (károsult) viseli a senkire át nem hárítható kárt. Természetesen azon károk esetében,

[653] SZALAY (1994): i. m., 201. o.

amelyeket ő maga vétkes közrehatásával okozott, kárenyhítési kötelezettségének elmulasztásából származott[654], a kockázatnak a viselője eleve saját maga.

9.3. Az előreláthatósági deficit a fuvardíj/kockázat szempontjából

Az előreláthatóság korlátozott volta – mint utaltunk rá – is szerepet játszik a kockázat elosztásában, annak mértékét illetően is. Ez azt jelenti, hogy a szerződés megkötésekor csupán a *küldemény* (a fuvarozott áru), valamint annak az *értéke*, a kockázat fedezetének az oldaláról pedig a *fuvardíj* és a fuvarozót megillető *szükséges ráfordítások értéke* az, ami hozzávetőlegesen vagy bizonyosan megismerhető és előre látható[655].

A globális árutovábbítási láncolatok esetében viszont, az áruáramlási folyamat valóságos tartalmának a megismerése gyakran korlátok közé esik. Ez azt jelenti, hogy a konténeres, összetett árufuvarozási folyamatokban nem ismerhetők meg pontosan az áruküldemény tulajdonságai, értéke, funkciója és rendeltetése sem a külső vizsgálat korlátozottsága miatt. Ennek révén pedig, annak az előre látása is korlátok közé szorul, hogy a szóbanforgó tényezők alapján milyen kockázatot vállal fuvarozó az áruküldemény fuvarozásával.

Ennek az az oka – amint már kifejtettük –, hogy a fizikai árumozgatás alapvetően extrém, külső veszélyek között bonyolódik le, a helyváltoztatás ténye, annak a közege, az alkalmazott technológia, valamint az áruküldemény sajátosságai pedig olyan károsodási rizikót hordoznak magukban, amelyek „véletlenszerűen" bukkannak fel, ezért nagyságrendileg sem kalkulálhatóak előre. Másrészről pedig az összetett árufuvarozási hálózatok, a „konténer-fuvarozás" tömegessége, bonyolultsága és komplexitása sem engedi meg az egyediesítést.

A fuvarozó pedig, mégha minden ésszerű intézkedést meg is tesz a körülmény elkerülése vagy a kár elhárítása érdekében, a szóbanforgó tényezők gyakran mégsem kínálnak lehetőséget arra, hogy a fuvarozó az általa hordozott kockázatra rálátással bírjon. Sokkal kisebb mértékben kiszámítható tehát a fuvarozás a kockázat fedezetének a szempontjából is, mint bármely helyhez kötött szogáltatást nyújtó szerződéses kapcsolatban ez megszokott.

9.4. A pénznemek „sokszínűsége" és a fuvarozott áruérték növekedése

A negyedik kockázati elem a fizetőeszköz, illetve annak az alapja: a kártérítési mérték pénznemének a sokszínűsége, valamint annak az értéke önmagában is kockázati tényező. A kifizetések konkrét elszámolási egységének meghatározott valutában történő egységesítési kísérlete a gazdasági változások mentén több fázisban valósult meg.

Az árufuvarozási jogszabályokban meghatározott fizetések, összegszerűségi korlátok valutája – a brit kereskedelmi dominancia, valamint az első nemzetközi pénzrendszer virágkora révén – aranyalaphoz kötötten, *font sterlingben* volt meghatározva a 20. század első harmadában. Az 1929-33-as gazdasági világválság következtében azonban az egyes árfolyamok rendkívüli

[654] FUGLINSZKY Ádám: Felróható károsulti közrehatás és kárenyhítési kötelezettség a magyar polgári jogban. Polgári Jogi Kodifikáció. 2008/4., 3-23. o.
[655] SZALAY (2015) i. m., 448. o.

ingadozásba kezdtek, az inflációt a font sterlingben megállapított pénznem pedig nem tudta követni.

Ezért az aranystandard rendszerhez kötődő (Poincaré) *frankot* határozták meg elszámolási egységként.[656] Az aranydeviza rendszer egy „kiigazíthatóan rögzített" („adjustable peg") árfolyamrendszer volt. Az Egyesült Államok garantálta a dollár aranyra való korlátlan átválthatóságát[657], méghozzá rögzített árfolyamon. Kötelezettséget vállalt arra, hogy saját valutájának felvásárlása révén kiigazítja az árfolyamingadozásokat, s helyreállítja az árfolyam-különbözetet („Bretton Woods"-i rendszer).

Az árfolyamok közötti egyensúlytalanság esetére a rendszer kifejezetten megengedte az árfolyamok módosítását. A gyakorlatban ez azonban több állam kormányának ellenállását váltotta ki: a stabilitás megtartása miatt vonakodtak le-vagy felértékelni a nemzeti valutájukat.

Az ún. kiigazító árfolyam-rendszer nem tudta hosszú távon beteljesíteni a célját. A 60-as évek folyamán a központi bankok aranytartaléka csökkent, aminek következtében az USA óriási fizetési mérleg problémákkal küszködött, ezért 1971-ben végleg összeomlott az arany-deviza rendszer.[658] Ez a frank arany-deviza rendszerhez kötettsége miatt jelentős változtatásokat tett szükségessé az árufuvarozási tárgyú jogszabályok fizetésekre és összegszerűségre vonatkozó rendelkezései tekintetében.

A problémát tovább fokozta a 70-es évek elejétől a konténeres kereskedelmi forgalom, s a fuvarozott áru értékének a növekedése. Ennek következtében nemcsak a kártérítési határérték reálértéke, hanem a csomagolási egység definiálásának hiánya is gyakorlati problémákhoz vezetett. Egységes szabályozás hiányában az egész konténert, és nem pedig annak tartalmát tekintették a kártérítés alapjának.

1977-re a frank aranya deviza rendszerhez való kötődése miatt ismét elszámolási nehézségek merültek fel az árfolyamkülönbözetek növekvő tendenciájából adódóan.[659] Az árfolyamproblémákból adódó eltérések, és a más tekintetben is ellentmondásos helyzet a kártérítés mértékegységének újbóli megváltoztatását, s ennek folytán az alágazati jogszabályok kártérítési határértékének újraszabályozását sürgették.

A Nemzetközi Valutaalap a nemzetközi kereskedelemben alkalmazott jelentősebb valuták „mixelt" mértékegységeként egyensúlyi helyzet kialakítása reményében vezette be az SDR-nek nevezett „Special Drawing Rights", azaz „Különleges Lehívási Jogok"[660] intézményét. Ennek gazdasági előnye, hogy nem függ sem az arany-, sem a devizatartaléktól, értékét pedig valutakosár alapján határozzák meg.

A jelenleg hatályban lévő árufuvarozási jogszabályok döntő többsége SDR-ben határozza meg a fizetések mértékegységét. A jelenleg is hatályban lévő Egyezmény (font sterling), a

[656] KASNYIK: i. m., 14. o.
[657] Az aranystandard rendszer leírása: https://hu.wikipedia.org/wiki/Aranystandard. (Megtekintve: 2017. 08. 22.)
[658] Az aranystandard rendszer leírása: https://hu.wikipedia.org/wiki/Aranystandard. (Megtekintve: 2017. 08. 22.)
[659] KASNYIK: i. m., 14-15. o.
[660] Az SDR jelentése és számítási módja: https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR (Megtekintve: 2019. október 19.)

Hague-Visby Szabályok (SDR), valamint a nemzeti kodifikációk útján életbe léptett valuták azonban egy meglehetősen szerteágazó elszámolási rendszert eredményeznek annak ellenére is, hogy az általános szerződési kikötések révén az SDR számít a leggyakrabban alkalmazott fizetési nemnek globális viszonylatban. Ennek ellenére viszont mégsem egységes az elszámolási struktúra, ami kockázati tényezőként jelenik meg a fuvarozási tranzakció végrehajtása közben.

Kockázati tényezőnek számít a pénznemek sokféleségén túl az is, hogy a nemzeti vagy regionális jogszabályokban rögzített felelősségkorlátozást és a fizetések összegszerűségét jelentős mértékben befolyásolják az árfolyamváltozások is. Ez éppen a nemzetközi kodifikáció azon célkitűzését borítja fel, hogy egyensúlyi helyzet jöjjön létre az egyes valuták között: különbözet adódhat a szerződésben kikötött határérték, valamint a ténylegesen fizetendő kártérítés értéke között.

Ezért célszerű a feleknek a fuvarozási szerződésben a kártérítés maximális mértékére vonatkozó kikötés mellett kifejezetten rögzíteni azokat a megoldásokat is, amelyek megkönnyítik a fizetés értékének az árfolyammozgáshoz való igazítását.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

XI. fejezet
A TENGERI FUVAROZÓI FELELŐSSÉG ALAKZATA

Amint a X. fejezetben bemutattuk, a fuvarozás reálfolyamata számos olyan peremfeltétel között realizálódik, amelyek a felelősségi struktúrát is meghatározzák. Ezek a következők:

- Az árutovábbítás, mint az üzleti érdekek találkozásának természetes kockázata.
- A szabályozási struktúra szegregált jellege.
- A „receptum helyzet”: bizonyítási aszimmetria.
- A tengeri fuvarozás külső, objektív körülményei:
  - extrém, külső veszélyforrások,
  - a technológiából következő tömegszerűség, standardizált és sokszereplős szolgáltatás, melynek elemei a következők:
    - újszerű, komplex technológia,
    - a komplex szolgáltatás szereplőinek számossága,
    - különös veszélyek az árutovábbítás rendszerében,
    - az áruküldemény természete.
- Az előreláthatóság korlátozott mértéke.
- A károsulti közrehatás extrém mértéke.
- A kockázat és a fuvardíj aránya.

Ezeket a tényezőket a következő kördiagram mutatja be.



XI-1. ábra A fuvarozó felelősségét kialakító tényezők (Készítette: K. V.)

Ezek a peremfeltételek a fuvarozási szerződés megszegésének következményeit „eltérítik” a polgári jog általános kontraktuális felelősségi rendszerétől, s a fuvarozói felelősség struk-

túráját – valamennyi fuvarozási módozat tekintetében – egy háromosztatú szerkezetté rendezik. Ennek építő elemei a következők:

- a sajátos alakzat (általában objektív felelősségi formáció),
- a kártérítés korlátozott mértéke, s
- a részletesen szabályozott igényérvényesítési eljárás.

A tengeri fuvarjogi szabályozásnak az előző fejezetekben bemutatott fejlődése során két fuvarozói felelősségi formáció, nevezetesen a tradicionális, a Harter Act, az Egyezmény és a Kódex szerinti, valamint az azt felváltani kívánó Konvenció felelősségi struktúrája alakult ki.

Mindkét konstrukcióban tükröződik a fuvarjogi felelősség hagyományos háromosztatú szerkezete: a felelősség alakzata, az összegszerűen korlátozott kártérítés és a sajátos igényérvényesítés.

Mint utaltunk rá, tekintettel arra, hogy a két formáció között elvi különbség a három felelősségi építőelemet tekintve csak a felelősség alapját (alakzatát) illetően van, ezért a felelősség alapját (basis), illetve a másik két építőelemet, a kártérítés mértékét és az igényérvényesítés sajátos szabályait (ez utóbbiakat együttesen) külön fejezetben tárgyaljuk.

1. A felelősség alapja a tradicionális szabályozásokban

A *fuvarozó felelőssége objektív felelősség* annyiban, hogy a fuvarozó felelőssége a kár bekövetkezésének *tényéből következik.*[661] A felelősség természetesen nem feltétlen: a szerződésszegő fuvarozó a felelősségi alakzat szerinti kimentő ok(ok) bizonyításával mentesül a felelősség alól.[662]

A tengeri fuvarozás azonban a generális fuvarozói felelősségi modell életviszonyaihoz képest – mint bemutattuk – számos további sajátosságot hordoz, emiatt felelősségi szabályozása is eltér a fuvarozói felelősség általános modelljéhez képest.

A tengeri árutovábbítás folyamatában ugyanis élesen elválik egymástól a „locatio" (kiállítás, a hajó felszerelése) és a „conductio" (a hajóút lebonyolítása), ami *a tengeri fuvarozói felelősségi struktúra kétágú szerkezetében tükröződik vissza*.

A kétágú tengeri fuvarozói felelősségi struktúra – mint bemutattuk – a vonalhajózás felelősségi modelljeként csiszolódott ki az angolszász bírói gyakorlatban, amit a Harter Act, majd az Egyezmény átvett és továbbfejlesztett. Utóbbi már kifejlett kétágú felelősségi struktúrát alkalmaz: egyidőben, egymás mellett, egymást kiegészítve képeznek a szubjektív és az objektív elemek egyetlen egységet. (A Kódex is – a „hamburgi kalandot" követően – visszatér ehhez a konstrukcióhoz.)

[661] Ez – mint ismertettük – a küldeménynek a felvétel és a kiszolgáltatás között történő elveszését, megsérülését jelenti, ami a szerződés megszegése.
[662] SZALAY (2017): i. m., 121. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

Ezt a kettős szerkezetet a II-2. ábra mutatja be. E szerint a tengerképességért való felelősség (a „locatio" szakaszában) tisztán vétkességi felelősség, a hajóút során bekövetkező károsodásokért való felelősség viszont objektív szerkezetű, fokozott felelősség.

1.1. A vétkességi felelősségi ág – a „locatio" szakasza

A tengeri fuvarozási folyamatban a hajó tenger- és rakományképes állapotban történő kiállításának („locatio") „hibája" meghatározó felelősségalakító tényező.

A szokásjogi úton kialakult tengeri fuvarozói felelősség alapja a locatio conductio különböző válfajaihoz (pl. bérlet, vállalkozás) kötődően a „locator" azon kötelezettsége volt, miszerint a dolgot (járművet) használatra alkalmas állapotban kell kiállítania (és a szerződés tartama alatt ilyen állapotban tartani).[663] Ez azt jelenti, hogy akár charter ügyletben, akár más dolgának saját fuvareszközzel és bill of lading alkalmazásával történő *fuvarozása* esetén a hajó *kiállítása, felszerelése* során teljesítenie kell a hajózáshoz és a fuvarozáshoz szükséges alapvető követelményeket. A hajónak – amint annak bemutatására sor került – meg kell felelnie azon technikai, műszaki, személyzeti és navigációs követelményeknek, amelyek révén sikeresen le lehet bonyolítani a fuvarügyletet.

Azok a külső körülmények, amelyek később, a *tengeri út* során jelentkezhetnek különböző veszélyek formájában, a fuvarozási jogviszony ezen életszakaszában még korlátozottan játszanak szerepet. Kivételesnek tekinthető ugyanis, hogy tengeri vihar, szökőár stb. ebben a fuvarozási szakaszban éri a hajót és a küldeményt, a teljesítés ezen szakasza tehát döntően a hajós uralma alá esik. Erre figyelemmel már a korai tengeri jogi gyakorlat, majd az Egyezmény és valamennyi azóta született szabályozás ezt a szakaszt a vétkességi felelősségi zónában helyezi el, melynek mércéje az „elvárt köteles gondosság" („due diligence").

Amennyiben a hajó nem felel meg a tengerképes állapot követelményeinek (és kár keletkezik), ez a tény önmagában *megalapozza* a fuvarozó kártérítési felelősségét. A receptum elem tehát itt is szerepet játszik, ami abban jelenik meg, hogy a *küldemény* károsodásának ténye alapítja meg kárfelelősséget. A kimentés fázisában azonban meghatározó a vétkesség: a fuvarozó *akkor mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a hajó felszerelése során köteles gondossággal („due diligence") járt el.*

Az exkulpáció vétkességre alapítását ebben a szakaszban az indokolja, hogy a fuvarozó a hajó felszerelésekor teljes kompetenciával („rendelkezési körrel") bír, tehát túlsúlyban lehet (és van) a felelősségben – a kockázatelosztás szempontjával szemben – a megelőzés igénye! Külön kiemelést érdemel, hogy – amint bemutattuk – az Egyezmény szabályozása révén vált zsinórmértékké a kötelező gondosság („due diligence") mércéje.

A kiállítás szakaszában az objektív és a szubjektív elemek a következők szerint érvényesülnek:

- a hajó tengerképességének ténye *objektív (de egyedi) követelmény*;

[663] FÖLDI – HAMZA: i. m., 523. o.

- a felelősséget az áru megsérülésének, elveszésének *objektív ténye* alapozza meg (receptum alapú felelősségi elem);
- az exculpatiot viszont a „due diligence" tanúsításának bizonyítása teszi lehetővé, amely általában a fuvarozó aktív, a szakszerű továbbítás, *egyúttal a kár megelőzését* szolgáló magatartást igényli (úszóképesség biztosítása, a szakmai követelményeknek megfelelő navigációs berendezések, rakterek, személyzet stb. rendelkezésre állása).

A Kódex ide vonatkozó rendelkezése *tartalmilag* megegyezik az Egyezmény formulájával: „The carrier is unable to prove either that… (ii) it complied with *its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14*."[664]

A Konvenciótól azonban alapvetően különbözik:

- a Konvencióban *mind a két szakaszra* vétkességi formula vonatkozik (az Egyezmény esetében csak a kiállításra),
- Az Egyezmény a „*due diligence"* kifejezést alkalmazza a locatio szakaszára,
- A Konvenció pedig az *„reasonably be required"* (ésszerűen elvárható intézkedés) fogalmát.

1.2. Az objektív felelősségi ág – a „conductio" szakasza

A tengeri fuvarozás hajóútra tevődő szakaszát szinte kizárólag a receptum helyzet dominálja. Ennek lényege, hogy ebben a szakaszban – mint ismertettük – bizonyítási aszimmetria áll fenn a fuvarozó és a fuvaroztató között. Természetes tehát, hogy a felelősséget a károsodás puszta ténye alapítja meg. Felel tehát, ha a felvételtől a kiszolgáltatásig terjedő időszakban teljes vagy részleges elveszés, sérülés vagy késedelem folytán kár éri az áruküldeményt. (A felelősség alapja tekintetében tehát nincs különbség a kiállítás és a hajóút során keletkező károk tekintetében.)

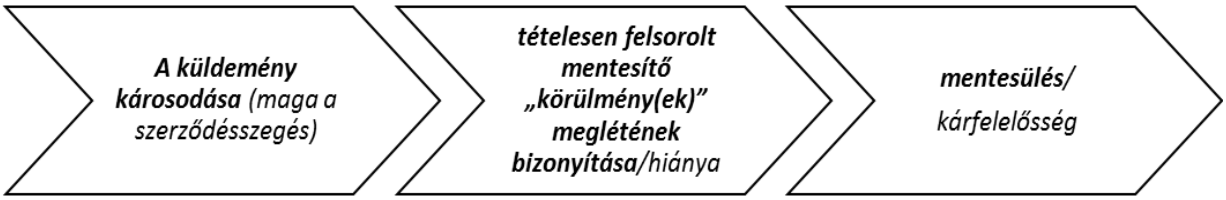
Ugyanakkor *a hajóút olyan külső, általában objektív körülmények között zajlik, melyek jelentős része az emberi erő felett áll,* tehát az emberi ráhatás a folyamatokra nem teljes körű: a nyílt tengeren a hajó az út során felmerülő különleges kockázati tényezők miatt lényegében kikerül a fuvarozó ellenőrzési kompetenciájából. Ezért a szabályozásokban az ezeket a tényeket (körülményeket) közvetítő, kazuisztikusan meghatározott kimentő okok bizonyítása mentesíti a fuvarozót a felelősség alól.

A tengeri hajóút szakaszában tehát a fuvarozót egy kristálytiszta receptum felelősség terheli, amely alól a gyakorlatban kialakult objektív vagy objektivizált kimentő okok bizonyítása révén mentesülhet.

A tengeri fuvarozó felelőssége a maga dinamikájában – *a hajóutat tekintve* – tehát a következők szerint ábrázolható:[665]

[664] Rotterdami Egyezmény 17. cikk (5) bek (b) *„a fuvarozó nem tudja bizonyítani vagy azt, hogy… (ii) eleget tett a 14. cikkely szerinti elvárható gondosság követelményének."* (Fordította: K. V. A Kódexnek nincs hivatalos magyar fordítása.)
[665] SZALAY (2017): i. m., 121. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004



XI-2. ábra A fuvarozó objektív felelősségének működése (Készítette: K. V.)

Ezzel szemben a locatio szakaszában a fuvarozói felelősség a következők szerint írható le: az **unseaworthiness (tengerképtelenség) ténye** → a küldemény károsodása → a megfelelő gondosság („due diligence") bizonyítása/hiánya → **mentesülés**/kárfelelősség.

A tengeri fuvarozói felelősségi konstrukció sajátosságát a mentesítő tényezők tételes felsorolása adja. Ezek világosan tükrözik azt is, hogy a felelősséget nem a fuvarozó magatartása alapítja meg, hanem a kár bekövetkezése, s az egyediség nélküli, futószalagszerű tevékenységsorozatban is könnyen dokumentálható és azonosítható „körülménynek", („occurrenses") melyek mentesítik a hajófuvarozót.[666]

A tengeri fuvarozót mentesítő tényezők legszámottevőbb elemeinek a fentiek szerint azon veszélyforrások köre nevezhető, amelyek vagy „külső" vagy „belső igénybevételek" gyanánt olyan kockázati tényezők formájában jelentkeznek, melyek az évezredes tapasztalás szerint az áruküldemény károsodásához vezetnek. A legtöbb mentesítő körülmény nem áll közvetlen összefüggésben a fuvarozó magatartásával, hanem természeti körülményekhez vagy az áru tulajdonságaihoz fűződnek, avagy éppen a károsult objektív, avagy felróható magatartásával (közrehatásával) állnak összefüggésben.

A mentesítő okok ez alapján tehát a következők szerint csoportosíthatók: a „vis maior", a tengeri út során különböző veszélyek formájában jelentkező *elvileg* elhárítható egyes külső tényezők („casus minor"), a küldemény belső tulajdonsága és a fuvaroztató vétkes vagy objektív közrehatása. Ezen kategóriák között mozgó határ van, ezért azok alkategóriákba sorolhatók.

Mentesülési okcsoportok

- „Casus maior" („vis maior")
- „Casus minor" esetkörei
- Vegyes zóna
  - „Casus maior"
  - „Casus minor"
  - Elhárítható
- Az áru belső tulajdonsága
  - „Casus minor"

[666] Egyébként a szárazföldi fuvarjogi szabályozások felelősségi rendszere is hasonló kazuisztikával határozza meg a fuvarozót mentesítő körülményeket, a tengeri árufuvarozási jogban ezek – a tengeri fuvarozás sajátosságai miatt – azonban még részletesebb felsorolásba rendeződnek.

  - Elhárítható
- Károsulti közrehatás („szubjektív”)
- Károsulti közrehatás („objektív”)

A mentesítő körülmények („occurrenses”) tehát egyenként áttekintve a következők:

a) *A „casus maior” („vis maior”)*

Az első csoportot a *„vis maior” (casus maior)*[667] esetköre képezi, mivel a tengeri árutovábbítás szélsőséges körülmények között, olyan közegben realizálódik, amely egyes összetevőit emberi erővel egyáltalán nem lehet elhárítani. Ilyenek a természeti erők által okozott bizonyos károk: a szökőár, a földrengés, a szokásosat nagyságrendileg meghaladó tengeri vihar vagy baleset (pl. jéghegy miatti süllyedés), vagy az olyan erejű fegyveres támadás, zendülés vagy hatósági cselekmény (pl. vesztegzár[668], karantén[669]), amelyek társadalmi szempontból tekinthetők elháríthatatlannak, s az előreláthatóság szempontjából is „véletlenszerűek”.

Ez alapján tehát a „vis maior” *abszolút jellegű* – előre nem látható vagy/és el nem hárítható – *külső „esemény”-eket* jelent. Felelősségi szempontú értékelésének az alapja ezért nem személyekhez viszonyított, hanem az képezi vizsgálat tárgyát, hogy egyáltalán létezik-e olyan eszköz, technika, módszer, amely révén az adott esemény megelőzhető, elhárítható. Az említett példákból pedig világosan következik, hogy a „casus maior” fogalmi körébe eső események „az emberi gyengeség”[670] (vagyis a tudomány, technika mai állása) okán kivédhetetlenek.

A „vis maiorért” *általában senki nem felel*, legfeljebb helytáll, ha azt valaki a szerződésben vagy más módon vállalta, pl. tengeri biztosítás, vagy ha az illetőnek (károkozó) felróható, hogy a dolgot, például az árut „vis maior” érhette. Ekkor viszont az okozati láncban elsőként megjelenő saját magatartásáért felel. *Ez alapján ezek a tényezők (körülmények) a fuvarozói felelősség köréből kivett, előre nem látható és/vagy el nem hárítható felelősségi elemnek minősülnek.*

A szabályozásokban a „vis maior” mint jogi „terminus technicus” „felső balestként”, „Isten kezeként” jelenik meg:

- Harter Act (3. cikk: “Acts of God” [hivatalos magyar fordítása nincs]. A szakma szóhasználatában „vis maior”).
- Brüsszeli Egyezmény (4. cikk 2. pont: (d)): “Act of God” [magyar fordításban: „Isten keze”], a szakma szóhasználatában “vis maior”).

[667] A „vis maior” fogalma nem határozható meg mindenre kiterjedő pontossággal. Ez a fogalomnak az egyes alágazati jogszabályokban való megnevezésében is tükröződik. Egyes jogszabályok „vis maior”-nak (erőhatalom), mások „előre nem látható és el nem hárítható körülmény”-nek, megint mások pedig „a fuvarozó tevékenységi körén kívül eső ok”-nak nevezik összefoglalóan, sőt létezik olyan szabályozás is – főként a tengeri árufuvarozás körében – , amelyek tételesen felsorolják az e körbe csoportosítható tényezőket. Például: a szokásosat meghaladó tengeri veszélyek, háború, lázadások, polgári zavargások, hatósági zárlat, karantén, sztrájk vagy egyéb munkabeszüntetések.
[668] Arrest or restraint or princes, rulers or people, or seizure under legal process Brüsszeli Egyezmény 4. cikk (2). (g) pont.
[669] Quarantine restrictions Brüsszeli Egyezmény 4. cikk (2). bek. (h) pont.
[670] FÖLDI – HAMZA: i. m., 429. o. „Cui humana infirmitas resistere non potest”.

- Rotterdami Egyezmény (17. cikk (3) bek. (a)): „Act of God”[671] [magyar fordítása nincs], a szakma szóhasználatában „vis maior”).

b) *A „casus minor” esetkörei*

A második csoportba tartozó tényezők *a „casus minor”* („alsó baleset”[672]) kategóriáját jelentik. Ezek is redukálják a fuvarozó felelősségét, pedig elvileg elháríthatók, viszont – római jogi formulával – még a „leggondosabb családapát is érhetik, s a legnagyobb figyelem mellett is bekövetkezhetnek”.[673]

Ennek alapja – amint korábban már kifejtettük – a fuvarozó („custodián” alapuló) receptum felelőssége: a fuvarozó az őrizetre átvett dolgokban bekövetkezett károkért felelősséggel tartozik. Ez a konstrukció is objektív, de mégsem felelhet a fuvarozó – a kockázatmegosztás logikája (az életszerűség, az ésszerűség) mentén – mechanikusan minden olyan kárért, amit nem „vis maior” okozott.

Ezért a jogalkotó, illetve a kereskedelmi (bírói) gyakorlat – az „ésszerűség” követelményére tekintettel – további sajátos tényezők bekövetkezése esetén is mentesíti a fuvarozót a felelősség alól. E körben is objektív felelősségről van szó: a felelősséget megalapítja a károsodás ténye, a mentesítést pedig a tételesen (kazuisztikusan) felsorolt tényezők (körülmények) bizonyítása eredményezi.[674]

Az ide sorolandó mentesítő okok általában előre láthatóak, vagy/és elháríthatóak, de *ésszerűségi okból* a jogalkotó (az angolszász bíró) a kockázatot a fuvaroztatóra telepíti (azzal, hogy a fuvarozó ezek bizonyítása esetén mentesül). *A „casus minor” sem a római jogban, sem a hatályos szabályozást tekintve nincs általános formulával definiálva, annak esetköreit kazuisztikus és kimerítő szabályozás (katalógus) rögzíti.*

Ebbe a csoportba sorolhatóak zömmel a tengeri balesetek („perils, dangers and accidents of the sea”[675]) következtében bekövetkező károk, a háborús események („act of war”[676]), a társadalom ellenségeinek („act of public enemies”[677]) egyes cselekményei (pl. „kalózkodás”), az uralkodók, hatóságok cselekményei („arrest or restraint or princes, rulers or people, or seizure under legal process”)[678], a sztrájkok és zendülések („strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour, riots and civil commotions”)[679], valamint az élet-és vagyonmentés kísérlete („saving or attempting to save life or property at sea”[680]). Ezek esetleg elháríthatóak lehetnek, de a megelőzés, elhárítás, mindenáron való kiküszöbölése nem lenne életszerű, ésszerű és méltányos.

[671] R. E. 17. cikk (3) bek. (*a*) Act of God.
[672] FÖLDI – HAMZA: i. m., 429. o.
[673] FÖLDI – HAMZA: i. m., 428. o.
[674] FÖLDI – HAMZA: i. m., 429. o.
[675] Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. bek. b) pont.
[676] Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. bek. e) pont.
[677] Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. bek. f) pont.
[678] Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. bek. g) pont.
[679] Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. bek. j)-k) pont
[680] Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. bek. l) pont.

A kalóztámadások növekvő tendenciája miatt például fegyveres kíséretet alkalmaztak egyes hajóstársaságok, s minden általuk fuvarozott konténerre az útszakasz veszélyességétől függetlenül ún. „kalóz pótdíjat" vetettek ki a kétezres évek elején. Ez jelentős költségnövekedést okozott, de nem eredményezett nagyobb biztonságot, tehát nem befolyásolta, szüntette meg a kockázatot,[681] ezért a gyakorlat el is halt.

A „casus minor" felelősségkorlátozó esetköreit a római jog is esetszerűen, kazuisztikusan határozta meg, ma pedig lényegében így jár el a fuvarozás körére leszűkítve az Egyezmény és a Kódex is.

c) *A vegyes zóna esetkörei*

Egyes tengeri veszélyek, balesetek abszolút elháríthatatlan természetűek ma is, így a felelősség felső határát *(„casus maior")* kijelölő vonal fölé esnek, vagyis a fuvarozót a felelősség alól automatikusan mentesítik. A *„casus minor"* esetében azonban vizsgálandó, hogy „ésszerűen" eljárva megelőzhető (csökkenthető) volt-e a károsodás „alsó" határa, tehát a kimentés itt nem automatikus.

Egy hófúvás által okozott forgalmi akadály például abszolút elháríthatatlannak tekinthető a közúti fuvarozás során.[682] (Ugyanakkor egy nagy vasúttársaság esetében elhárítható lehet, mert megfelelő technikai berendezéssel, hatalmas hóekékkel, elegendő számú segédmozdonnyal és nagyszámú személyzettel rendelkezik, így nem feltétlenül jelent leküzdhetetlen akadályt.[683] Az elhárítás tehát lehetséges, de sok esetben mégsem „ésszerű", ezért azt a szabályozás tételesen kimentő tényezőnek („casus minor") tekinti. Hasonló eset előfordulhat természetesen a tengeri árufuvarozás körében is. Amennyiben modern navigációs és a meteorológiai változásokat mérő berendezéssel van felszerelve a hajó, akkor a fuvarozó nem hivatkozhat mentességi okra mindaddig, ameddig nem bizonyítja, hogy minden ésszerű intézkedést megtett a küldeménnyel járható legbiztonságosabb útvonal kiválasztása érdekében.

A *„casus maior"* és a *„casus minor"* között tehát mozgó határ húzódik. Vannak esetkörök, amelyek korábban „casus maiornak" minősültek, azonban a tudomány, a technika fejlődésével ténylegesen elháríthatóvá, illetve megelőzhetővé válnak, de a jogalkotó az ésszerűség szempontját mégis érvényesíti, és továbbra is mentesítő tényezőnek minősíti („casus minor").

A „casus minor" kategóriájába sorolható tényezők esetenként „kieshetnek" ebből a kategóriából. Így pl. a zátonyra futás, jég, sziklák által okozott károsodások. Ezek elhárítása érdekében ugyan minden kereskedelmi hajót a lehető legkorszerűbb navigációs, meteorológiai viszo-

[681] „Nagy Péter szerint a pótdíj összege konténerenként 20-30 dollár körül mozog, ami összességében egy-két százalékkal drágítja meg a fuvardíjakat. Igaz, ezt a logisztikai cégek általában automatikusan áthárítják a megbízókra - azaz végeredményben a fuvaroztató cég fizeti meg a kalóztámadások okozta feszültséget. Ráadásul a hajóstársaságok - a DHL Global Forwarding tengeri szállítmányozási igazgatója szerint - a pótdíj fejében gyakorlatilag nem tesznek semmit. „Ők ezt veszélyességi pótléknak fogják fel. Nem tudok arról, hogy például cserében fegyveres kíséretet biztosítottak volna vagy egyéb módon érdemben növelték volna a biztonságot" - mondta a szakember." (http://www.kkvszallitas.hu/hirek/Nem_mulik_a_kalozveszely_-_veszelyessegi_potlekot_kernek_a_hajosok1) (Megtekintve: 2018. 03. 18.)

[682] NÁNÁSSY: i. m., 55. o.

[683] NÁNÁSSY: i. m., 55. o.

nyokat és változásokat mérő berendezéssel lehet felszerelni. Ez fizikailag (műszakilag) természetesen lehetséges. Ha gazdasági és ésszerűségi szempontból teljesen ésszerűtlen lenne, s a kereskedelmi hajózás gyakorlata nem kívánja meg, akkor viszont „casus minornak" minősül.

A kalóztámadások, sztrájkok, zendülések, zavargások, valamint a háborús események bizonyos fokozatai úgyszintén elháríthatóak lehetnek olyan katonai személyzet, legénység vagy kísérőhajó alkalmazásával, akik feladata kifejezetten a támadások elleni védekezésre koncenrálódik. Ezek ésszerű kivitelezése gyakran lehetetlen, gazdaságilag pedig nem kalkulálható tényező a fuvarozók költségvetésében, így „casus minornak" minősülnek.

A köteles gondosság tanúsításával elhárítható veszélyek viszont soha nem esnek a „casus minor" kategóriájába. Mint bemutattuk, ezek egy része ugyanis általában ismert, ezért az útvonal, a kihajózás stb. megválasztásával, megfelelő csomagolással, célszerű rakodással és a fuvareszköz (tengeri kereskedelmi hajó) megfelelő felkészítése révén kivédhetőek, vagy legalábbis káros hatásuk mérsékelhető.

d) *Az áru belső tulajdonsága*

Bemutattuk, hogy az áruküldemény „belső károsodása" nem teljes mértékben kizárható tényező (pl. szóródás, különösen törékeny áruféleségek esetében a törés), viszont a védő csomagolás stb. megtervezése és annak kivitelezése a fuvaroztató kompetenciájába és érdekkörébe tartozik.

Ezért a szóbanforgó speciális veszélyforrás („inherent vice") *közvetlenül kihat a fuvarozói felelősségre,* általában „alsó baleset"-ként a „casus minor" kategóriájába esik, s ez alapján *objektív mentesítő tényezőnek minősül*. Mind az Egyezményben, mind a Kódexben egyaránt megjelenik mentesítő körülményként.

A kereskedelmi forgalomba kerülő termékek jelentős része olyan anyagokból tevődik össze, amelyek hajlamosak a vegyi átalakulásra. Mivel pedig sok esetben egészen csekély külső behatás is elegendő a kémai változás bekövetkezéséhez, ezért ez kárként jelentkezhet a tengeri fuvarozás során. Például a hő, a sugárzás és a légnedvesség is elindíthat az áruküldeményben visszafordíthatatlan kémiai változásokat, valamint – amint korábban már kifejtettük – biológiai eredetű károsító hatásokat is. Ezek bekövetkezésének az esélye a fuvarozó ésszerű intézkedésével, megfelelő előkészületek révén kivédhetőek, vagy legalábbis csökkenthető a károsodás bekövetkezésének az esélye, tehát nem esik a „casus minor" kategóriájába (és nem mentesítő tényező).

Ugyanez igaz a törésre érzékeny burkolatban elhelyezett áruküldemények esetére is, amelyek nyáron, a továbbítás közben magas hőmérsékletnek vannak kitéve, a hő hatására pedig fizikai kár bekövetkezésének az esélye forog fenn. Ellenkezőleg, a hőmérséklet csökkenése miatt bekövetkező külső mechanikai igénybevételt, s károsodási rizikót jelenti például az ásványvíz, gyömölcslevek, főzelékkonzervek, sör, bor, tej, desztilláltvíz, savak, víztartalmú tiszítószerek esetleges megfagyása téli időjárási körülmények között abban az esetben, ha a fuvarozó nem végzi el azokat az intézkedéseket (hűtés, fűtés, vízzáró lefedés stb.), amelyek révén (köteles gondosság tanúsításával) elhárítható az árukár.

Ezekben az esetekben tehát nem automatikus, hogy a kazuisztikus lista szóbanforgó pontjára tekintettel mentesül a fuvarozó a felelősség alól, hanem elemzés tárgyát képezi, hogy a fuvarozó eleget tett-e a megelőző, az áruküldemény állapotát megóvó intézkedéseknek.

e) *A károsulti közrehatás (objektív és szubjektív) esetkörei*

Mivel a fuvaroztató és a fuvarozó együttműködése révén teljesülő tevékenységsorról van szó, ezért a fuvarügylet szerződésszerű teljesítését veszélyeztetik a fuvaroztatói közbenső szolgáltatások hibái. Ezeket a hagyományos fuvarjogi szabályozások *kimentési ok gyanánt határozzák meg*.[684]

A fuvaroztató közrehatása így mindhárom teljesítési szakaszban és mindkét felelősségi zónában kimentő tényezőnek minősül.

A „közbenső szerződésszegés" intézményének a tengeri fuvarjogban való érvényesülése elsősorban a tengeri fuvarozó alapvető, de mégis több elemből álló, komplex szolgáltatásának egyik elemében, a jármű kiállítási („location")[685] kötelezettségében jelenik meg. Az előkészület ezen fázisában – mint bemutattuk – egyidőben kell biztosítania a tengerképesség („seaworthiness") és rakományképesség („cargo-worthiness") követelményét. Az ennek során elmulasztott *„rendes gondosság*"[686] hiánya konkrétan megjelenhet a csomagolás, jelölés miatti károsodásban, amely viszont a hajóút során manifesztálódik.

A fuvarozónak ez esetben két lehetősége kínálkozik. Sikeresen bizonyítja, hogy eleget tett a köteles gondosság követelményének a hajó felkészítésével és az áru kezelésével kapcsolatosan, akkor ezen okból mentesülhet a felelősség alól. Másik lehetősége, hogy hivatkozik a szabályozás szerinti objektív mentesítő okra (Br. E.).

Eltérve a fuvaroztatói tevékenységek időbeli egymásutániságától, a továbbiakban a bizonyitás *logikai sorrendjét* követve a közbenső szerződésszegés esetköreit először a hajóút alatti, vagyis az objektív felelősségi zóna vonatkozásában tekintjük át.

Ebben a felelősségi sávban *tételesen felsorolt mentesítő körülményekként* szerepelnek a fuvaroztatói közrehatásnak azon nevesített esetkörei, amelyek egy része objektív, a magatartás önmagában mentesítő körülmény, másik része pedig szubjektív, tehát a tényező csak akkor mentesít, ha a fuvaroztató vétlen.

Az Egyezmény a mentesítő okok között két objektív, és egy szubjektív tényezőt nevesít.

Objektív mentesítő tényező *„a csomagolás elégtelensége"* Br. E. 4. cikk n) pont) és *„a jelek elégtelensége vagy hibája"* 4. cikk o) pont. Ezek vétkességtől függetlenül, a maguk bekövetkezésének tényével mentesítő oknak (objektív közrehatás) minősülnek, közömbös tehát, hogy a feladó vagy közreműködője rendes gondosságot tanúsított-e.[687] Ennek indokait korábban már kifejtettük.

[684] SZALAY (2017): i. m., 115. o.
[685] FÖLDI (1997): i. m., 58. o.
[686] Brüsszeli Egyezmény 2. cikk.
[687] A Magyar Népköztársaság Polgári Törvénykönyve. Az 1959. évi IV. törvény és a törvény javaslatának miniszteri indokolása. Igazságügyi Minisztérium. Közigazgatási és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1960. 393. o.

A csomagolás – különösen a konténer és az egységrakomány – hiányosságai ráadásul a csomagolás belsejében, a küldeményre vannak ráhatással: például a törékeny áruk csomagoláson belüli egymással közvetlen érintkezésében, a fóliás raklapon belüli kisebb, nem látható csomagolási egységek hibáiban mutatkoznak meg, kívülről tehát nem is érzékelhetőek.[688] Ez a körülmény az árudarabok elégtelen vagy nem megfelelő jelöléséből, számozásából eredő problémák esetében is hasonlóan jelenik meg.

Abban az esetben viszont, amennyiben a felismerhetően hiányos csomagolással vagy jelöléssel veszi át az áruküldeményt fuvarozásra a fuvarozó, akkor a küldeményben keletkezett kárt vétekarányosan köteles viselni,[689] pl. Egyezmény 4. cikk i.) pontja. A Kódex – az Egyezményhez hasonlóan – kifejezett mentességi okokként rögzíti a károsulti közrehatás ezen objektív esetkörét: „*Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier.”*[690]

Külön kiemelést érdemel, hogy mindkét jogforrás esetében csak akkor mentesülhet erre hivatkozással a fuvarozó, amennyiben a csomagolás és a jelölések elégtelen volta az áruküldmény felvételekor nem volt nyilvánvaló.

A másik kárcsoportba – tehát a fuvaroztató vétkes közrehatása csoportjába – sorolható károk bekövetkezése a feladó vagy a címzett vétkességétől függenek (Egyezmény 4. cikk i) és p) pont).

Az Egyezmény alapján ez "*Az áruk feladójának vagy tulajdonosának, megbízottjának vagy képviselőjének ténye vagy mulasztása*".

Ennek indoka az, hogy a fuvaroztatótól – a küldemény tulajdonságainak az ismerete révén – nagyobb mértékben elvárható, hogy felismerje a kár bekövetkezéséhez vezető bizonyos körülményeket, mint a fuvarozótól a károsodás veszélyének a felismerése.[691] Mivel a fuvarozó a feladótól kapott tájékoztatás alapján irányítja az áruküldemény (célszerű és szakszerű) kezelését-raktározását, őrzését és gondozását, ezért a téves, a nem megfelelő, hiányos vagy pontatlan tájékoztatás a fuvarozói felelősségi konstrukció szempontjából a fuvarozó felelősségét „leszeletelő" tényező.

A Kódex ide vonatkozó rendelkezése (17. cikk (3) bek.) tartalmilag ezzel megegyezik, viszont bővül azon személyek köre, akik közbenső szerződésszegése megalapozza a fuvarozó mentesülését: „*Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34.”*[692]

---

[688] OSZTOVITS András (szerk.): A Polgári törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény magyarázata II. kötet, 2011. Budapest, Opten Informatikai Kft., 1791. o.
[689] BACZONYI – ISÉPY – UHLYARIK: i. m ., 516. o.
[690] Rotterdami Egyezmény 17. cikk (3) bek. (k): A csomagolás vagy a jelölés elégtelen volta vagy hibás állapota, amit nem a fuvarozó vagy valaki az ő nevében végzett el. (Ford. K. V.)
[691] A Legfelsőbb Bíróság Polgári Kollégiumának 36. számú állásfoglalása.
[692] Magyar nyelvre átültette: K. V. „A feladó, az okirati feladó, a rendelkezésre jogosult cselekedete vagy mulasztása, valamint bármely olyan más személyé, akinek tetteiért a feladó vagy az okirati feladó a felelős a 33. vagy a 34. cikkely értelmében."

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

f) *A fuvarozó köteles gondossága*

A szokásos veszélyforrások egy része előre látható, ismert, ezért megfelelő intézkedésekkel – csomagolással, célszerű rakodással és a fuvareszköz (tengeri kereskedelmi hajó) megfelelő felkészítése révén, illetve szakszerű navigációval – kivédhetőek, vagy ha mégsem előzhetők, szüntethetők meg teljesen, káros hatásuk mérsékelhető. E körben a vétkességi felelősség elemei alkalmazhatók a kár elosztására (ha az emberi magatartás feltárható és értékelhető).

Emiatt mindkét egyezmény – amint már utaltunk rá – (az Egyezmény és a Kódex) tartalmaz egy „jolly joker" rendelkezést, amelyből *a contrario* következik a fuvarozó vétkességi alapú felelőssége:

> Brüsszeli Egyezmény 4. cikk (2) q) pont:
> „nem a fuvarozó tényéből vagy hibájából … származó minden egyéb ok, de a bizonyítás azt terheli, aki erre a *kedvezményes kivételre* hivatkozik és őrá háramlik annak a kimutatása, hogy … a fuvarozó személyes hibája vagy ténye … nem volt oka a kárnak vagy veszteségnek." (Hivatalos fordítás, 1931. évi VI. törvény)
>
> A Kódex hasonlóan rendelkezik:
> „17. cikk (2) A fuvarozó részben vagy egészben mentesül a jelen cikk (1) bekezdésben meghatározott felelőssége alól, amennyiben bizonyítja, hogy a veszteség, a kár vagy a késedelem oka vagy egyik oka nem az ő, illetőleg a 18. cikkelyben hivatkozott személyek mulasztásából származik."[693] (Ford.: K. V.)

A fuvarozónak például – egy több, egymást követő vízi (pl. tengeri és folyami) szakaszból álló fuvarügylet esetében – figyelemmel kell lennie a különböző továbbítási közegek sajátosságaiból (pl. sós víz, édes víz) eredő esetleges veszélyekre. Előre gondoskodnia kell arról, hogy mindkét szakasz megtételére alkalmas hajót állítson ki, s egy esetleges meghibásodás ne okozhassa a rakomány megromlását, értékcsökkenését (l. *The Quebec Marine Insurance Company contra The Commercial Bank of Canada* ügy). Amennyiben ez nem teljesül, mert például a kazán meghibásodása miatt javítás céljából meg kell szakítani az utat, s közben a rakomány megromlik, akkor a fuvarozó vétkességi alapon felel.

A tömegáruk, faáruk (pl. bútorok), fémáruk és műanyag vagy műszaki cikkek esetében ugyancsak elkerülhető vagy csökkenthető a hajó bukdácsoló, himbálózó mozgása miatt bekövetkező árukár, amennyiben a fuvarozó eleget tesz rendes gondossági kötelezettségének a rakomány rögzítése és elhelyezése során.

[693] Article 17. (2): "The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18." (Magyar nyelvre átültette: K. V. A jogforrásnak nincs hivatalos fordítása.)

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

A fuvarozó ugyancsak felel, ha a raktárfedeleket nem zárják le gondosan a hajóút során, s egy hirtelen jött tengeri vihar következtében a rakomány átázik és értéke csökken.

2. A Hamburgi Egyezmény felelősségi generálklauzulája

A tradicionális fuvarozói felelősségtől eltérő új konstrukció változatlan eleme, hogy ez esetben is bármely, a küldeményben bekövetkezett elveszés vagy károsodás megalapítja a fuvarozó felelősségét, amennyiben a kár abban az idősávban következik be, amely alatt a küldemény a fuvarozó felügyelete alatt áll. A felelősségi alakzat kiinduló pontja tehát, miszerint a fuvarozó felelős az árut ért elveszésért vagy károsodásért, nem változott (receptum elem).

Alapvető változás két ponton történt: a Konvenció egységesen „kezeli" a kiállítás („locatio") és a továbbítás („conductio") szakaszait, továbbá mindkettőre (ezeket külön meg sem említve) egyetlen formulát, *generálklauzulát* alkalmaz. A fuvarozó tehát azonos módon felel azokért a károkért, amelyek a tenger- és rakományképtelenség miatt következtek be, illetve a küldeményben a hajóút során más okból keletkezett károkért.[694] Egyetlen, absztrahált formulát alkalmaz egységesen mindkét szakaszra vonatkozóan.

Ezt a következőképp szabályozza

> Hamburgi Egyezmény 5. cikk (1) bek.:
> „A fuvarozó *felel azért a kárért*, amely az áru elveszéséből, megsérüléséből vagy késedelmes kiszolgáltatásából származik, kivéve ha *bizonyítja*, hogy ő maga vagy alkalmazottja, közreműködője *minden ésszerűen elvárható intézkedést* megtett(ek) *a kárt* okozó körülmények és azok következményeinek *elhárítása* érdekében." (Ford.: K. V.)

Ez a formula tehát átfogja *az Egyezmény mindkét felelősségi zónáját, vagyis az árukárok azon csoportját, amelyek azért következtek be, mert a fuvarozó (ott vétkesen) nem tett eleget a hajó felszerelése során a tengerbíró állapothoz szükséges, valamint az áru gondos kezelésével kapcsolatos kötelezettségeinek, valamint a hajóút során felmerülő objektív, illetve objektivizált mentesítő körülmények bizonyítását.*

A kimentő klauzula elemei a következők:

- aktív magatartás tanúsítása („*intézkedés"*),
- az intézkedésnek a potenciális károkozó körülmény *megelőzésére* vagy a következmények elhárítására kell irányulnia (to avoid),

[694] A tradicionális szabályozások a „hajóút" szakaszára – mint bemutattuk – egy olyan felelősségi szabályrendszert alkalmaznak, amely szerint a küldeményben a hajóút során keletkezett *kárért a fuvarozó objektíve felel, a kimentés lehetőségét pedig tételesen felsorolt objetív, illetve objektivizált mentesítő okok bizonyítása teszi lehetővé.*

- s az intézkedés zsinórmértéke az „ésszerűség”, vagyis a lehetséges, célszerű és indokolt, cselekvő magatartás tanúsítása (a „reasonable man” magatartása).

2.1. A generálklauzula elemei

a) *Aktív magatartás tanúsítása („intézkedés”)*

Az *idézett mentesítő ok* (valójában okcsoport) mindkét szakaszt illetően a fuvarozó teljesítési magatartásának értékelését jelenti, ami viszont összefüggésben van a tengeri árutovábbítás sajátos közegében és technológiájában rejlő kockázatokkal, a feladó esetleges mulasztásaival („közbenső szerződésszegés”), valamint az áruküldemény jellegéből fakadó természetes károsodási lehetőségekkel.

A Konvenció nem sorolja fel taxative a felelősség alól mentesítő okcsoportokat: a fuvarozó akkor mentesül, ha a *konkrét* kár megelőzését, csökkentését illetően az ésszerűen elvárható, konkrét praktikus és szükéges[695] intézkedéseket megtette.

A megelőző aktív (teljesítési) magatartás a fuvarozó generális kötelezettsége, amely értékelése (bizonyítása) a konkrét káresemény bekövetkeztekor aktualizálódik. Ha tehát a károsult (árukár esetében) arra hivatkozik, hogy a hajón nem volt megfelelő számú személyzet, vagy az nem volt hozzáértő, s ez a körülmény az áruküldemény károsodását okozta (mert pl. a személyzet nem végezte el az áru megfelelő kezelését), akkor a fuvarozónak a mentesülés érdekében ennek az indokolt állításnak az ellenkezőjét kell bizonyítania. Ez azt jelenti, hogy a példa esetében bizonyítania kell, miszerint elegendő számú és szakképzett személyzetet alkalmazott a hajón, akik elvégezték a szükséges árukezelési tevékenységeket (pl. szellőztetés, hűtés, fűtés stb.).

Amennyiben valamilyen tengeri baleset, háború, kalóztámadás, hatósági cselekmény, sztrájk vagy más hasonló esemény okozza az áruküldemény károsodását, a mentesülés logikája ezzel azonos. Azt kell bizonyítania, hogy cselekvő magatartást tanúsított a kár elhárítása érdekében, ha a károkozó körülmények elháríthatóak lettek volna. „Vis maior” esetében ennek ténye értelmetlenné teszi az „intézkedés” megkövetelését, a „casus minor” esetköreiben viszont akkor mentesül a fuvarozó, ha olyan „intézkedéssel” előzhette volna meg a káreseményt, amely életszerű, gazdaságos és méltányos lenne. (Ennek esetköreit bemutattuk a XI.1.2.c) fejezetben.)

Mindaddig azonban, amíg a fuvarozó nem bizonyítja a fennálló körülmények ellenkezőjét, vagyis, hogy tevőleges, aktív magatartást tanúsított a kár elhárítása érdekében kárfelelősség terheli.

b) *Az intézkedésnek a károkozó körülmény megelőzésére kell irányulnia (to avoid)*

A Konvenció – mint bemutattuk – mellőzi a korábban bevett fuvarozói főkötelezettségek tételes felsorolását (tengerképesség, rakományképesség stb.). Ezeket indirekt módon határozza meg, ugyanis implicite ezeket a kár *elkerüléséhez („elhárításához”, „to avoid”) fűződő generális kötelezettségbe érti.* A Konvenció ennek megalapozásaként – valamennyi fuvarjogi szabályozáshoz

[695] PING – FAT: i. m., 64. o.

hasonlóan – előírja a fuvarozó azon kötelezettségét, hogy köteles az árut *eljuttatni,* és azt a rendeltetési helyén *kiszolgáltatni, vagyis addig megőrizni (ez a korábbi szabályozásokhoz képest új elem).*

A Konvenció ide vonatkozó rendelkezése (6. cikk (1) bek.) a következő: „a fuvarozó fuvardíj fizetése ellenében arra vállal kötelezettséget, hogy az árut az egyik kikötőből a másik kikötőbe fuvarozza…”.[696] Az előzőekben hivatkozott 5. cikk (1) bek. pedig az áruban keletkező kárért való fuvarozói felelősséget írja elő.

A kárt okozó körülmény oka természetesen számos tényező lehet: külső veszélyforrások, az áruküldemény belső tulajdonsága, a fuvaroztató közrehatása, de a hajó tengerbíró állapotának a hiánya is.

Ezek a tényezők alapvetően két csoportba sorolhatók.

Egyiket a szerződés teljesítéséhez szükséges magatartások („intézkedések”) képezik. Így például a fuvarozáshoz igénybe vett eszközök (maga a hajó, a rakterek, a daruk stb.) alkalmazása, működtetése, a továbbítási tevékenység elemei (navigáció, az áru gondozása stb.), üzleti-adminisztratív tevékenységek. Mindezeket oly módon és minőségben kell elvégeznie, hogy ne okozzon az áruban károsodást (illetve ne vezessen késedelemhez).

Az „intézkedések” másik csoportja lényegében igazodik a tradicionális szabályozásokhoz, ugyanis azok a körülmények sorolandók ide, amelyeket a tradicionális szabályozások kimentő okként sorolnak fel. E tekintetben a fuvarozónak ésszerű megelőzési, kárelhárító és kárcsökkentő intézkedéseket kell tennie.

Ebből a konstrukcióból következik, hogy nem szükséges a mentesítő tényezőket tételesen felsorolni, s a felelősség alóli konkrét mentességek hosszú listájára sincs szükség. Az általános formula alapján ugyanis a mentesüléshez az szükséges, hogy a fuvarozó bizonyítsa, hogy ő (vagy közreműködője vagy alkalmazottja) minden ésszerű *intézkedést megtett **a kár** elkerülése vagy elhárítása érdekében*.

Ha azonban a bizonyítás nem sikeres, akkor arra tekintet nélkül beáll a fuvarozó felelőssége, hogy valamely külső – nyilván előrelátható és elhárítható – veszélyforrás, vagy pedig a hajó nem megfelelő állapota okozta vagy járult hozzá a kár bekövetkezéséhez. (Megjegyzendő, hogy a kereskedelmi gyakorlat ezt a gondolatmenetet nem fogadta el, és a Kódex vissza is tért a kazuisztikusan felsorolt mentesítő okok rendszerének tradicionális megoldásához.)

c) *Az intézkedés zsinórmértéke az „ésszerűség”*

A fuvarozó magatartása értékelésének zsinórmértéke az „ésszerűség”, vagyis a lehetséges, célszerű és indokolt, cselekvő magatartás tanúsítása (a „reasonable man” magatartása).

Nem minden, a szerződés teljesítése érdekében, illetve a kár megelőzésére, redukciójára vonatkozó intézkedés ésszerű.

[696] Magyar nyelvre átültette: K. V.; Hamburgi Egyezmény 6. cikk 1. pont: „Contract of carriage by sea means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another…”.

Nem „ésszerű elvárás" az előre nem látható és/vagy nem elhárítható („vis maior"), s nem „ésszerű" a gazdaságilag vagy műszakilag, esetleg jogi szempontból a józan ész, a jogszerűség, stb. követelményét meghaladó intézkedés megkövetelése („casus minor") (pl. vesztegzár áttörése, háborús övezetbe hajózás valamilyen fenyegető veszély elkerülése céljából).

Az „intézkedés" ésszerűségének követelménye objektív (objektivizált), nem függ a fuvarozó vétkességétől: a „választóvíz" az, hogy a károkozó körülmény megelőzésére áll-e rendelkezésre ésszerű intézkedés, s azt a fuvarozó megtette vagy nem.

A Konvenció tárgyalt formulája az „ésszerűség" beépítésével a vétkességi felelősségi zónát, valamint a „casus minor" alsó sávját is átfogja, a „vis maior" esetkörei viszont kívül esnek azon.

A „vis maior" esetében – mint említettük – az ésszerű megelőző, elhárító magatartás megkövetelése, illetve annak értékelése fogalmilag fel sem merül.

„Alsó baleset" („casus minor") pl. villámcsapás által okozott árukár esetében az képezi vizsgálat tárgyát, hogy a villámcsapás elhárítása érdekében a kikötői épületeket, valamint minden egyes eszközt (darut, raktárépületet, járművet stb.) felszerelték-e villámhárítóval. Ezt követően vizsgálat tárgyát képezné, hogy ez a fizikailag lehetséges intézkedés megfelel-e az ésszerűségi, gazdaságossági követelményeknek. Vagyis a minden 8-10 évben egyszer előforduló villámcsapásból eredő kár elhárítása céljából minden kikötői épületet és rakodási eszközt célszerű-e villámhárítóval felszerelni.[697] Az ésszerűség mércéje alapján aránytalan költségekkel járna ennek a kivitelezése, ami pedig semmi esetre se lenne arányban azzal a hasznos eredménnyel, hogy kb. tíz évente egyszer előforduló villámcsapásból eredő kárt elhárítson.

A már tárgyalt ún. vegyes zóna esetköreiben az „ésszerűség" követelménye ugyancsak mércéül szolgál. Egyes tengeri balesetek, kalóztámadások, sztrájkok, zendülések, valamint háborús események miatt bekövetkező kár nagy valószínűséggel elhárítható lehetne a legkorszerűbb navigációs, meteorológiai viszonyokat és változásokat mérő berendezések alkalmazásával, ami fizikailag természetesen lehetséges, de a Konvenció alapján az eset körülményeitől függ, hogy „ésszerűek" lennének-e ezek az intézkedések. (Természetesen a „vis maiorba" áthajló „körülmények" esetében ez az értékelés – mint említettük – értelmetlen).

2.2. Bizonyítási teher

A klauzula – a nemzetközi szakirodalom[698] szerint – vélelmet *(„presumed fault")* alapít meg arra vonatkozóan, hogy minden kár (árukár, késedelmi kár), ami a fuvarozás alatt keletkezett – a berakodási vagy a kirakodási kikötőben, vagy pedig a tengeri út alatt – *megelőzhető lett volna*, ezért a fuvaroztatónak elegendő a kár tényét bizonyítani és mibenlétét valószínűsíteni. A fuvaro-

[697] NÁNÁSSY: i.m., 54. o.

[698] Ahmad Hussam KASSEM (2006): The legal aspects of seaworthiness: current law and development. (Submitted to the University of Wales in fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy of Law). Meltem Deniz Güner-Özbek (2011): The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea. An appraisal of the „Rotterdam Rules". Koc University Faculty of Law, Springer Heidelberg Dordrecht London New York.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

zó mentesül, ha bizonyítja, hogy mindazon intézkedést, amely ésszerűségi szempontok alapján megtehető a káresemény bekövetkezésének az elkerülése vagy elhárítása érdekében, azt megtette. A bizonyítás iránya, mélysége és módja a károsodás mibenlététől függ. Ha a fuvarozott áru átnedvesedett, akkor az ezzel kapcsolatos intézkedéseit kell bizonyítania, s nem kell a teljes fuvarozási, sőt azt megelőző üzleti stb. tényezők szakszerűségére, célszerűségére és helyes voltára a bizonyításnak kiterjednie.

A gyakorlatban egyébként a tényleges bizonyítás általában nem különbözik a Egyezmény szerinti eljárások folyamatától és módszerétől, hiszen – a kár jellegétől függően – a fuvarozó vagy a tengerképességet bizonyítja, vagy azokra a mentesítő tényezőkre hivatkozik (és bizonyítja azokat), amelyek a tradicionális szabályozásokban kimentő tényezőnek számítanak.

A bizonyítási teher *megosztásának* az Egyezmény konstrukciójából eredő problémái emiatt leegyszerűsödtek.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

XII. fejezet
A FELELŐSSÉG ÖSSZEGSZERŰ KORLÁTOZÁSA ÉS A SAJÁTOS IGÉNYÉRVÉNYESÍTÉSI ELJÁRÁS

1. A felelősség összegszerű korlátozása a hatályos tengeri fuvarjogi szabályozásokban

A kártérítési kötelezettség főszabálya az, hogy a károsultat a kártérítésre kötelezettnek olyan helyzetbe kell hoznia, mintha nem szenvedett volna kárt: vagyis meg kell térítenie azt az értéket, amellyel a károsult vagyona a kár bekövetkezése révén csökkent,[699] a károsultat ért vagyoni hátrány kiküszöböléséhez szükséges költségeket, valamint azt a kárt is, ami a várt haszon elmaradása[700] folytán a károsultat érte.[701]

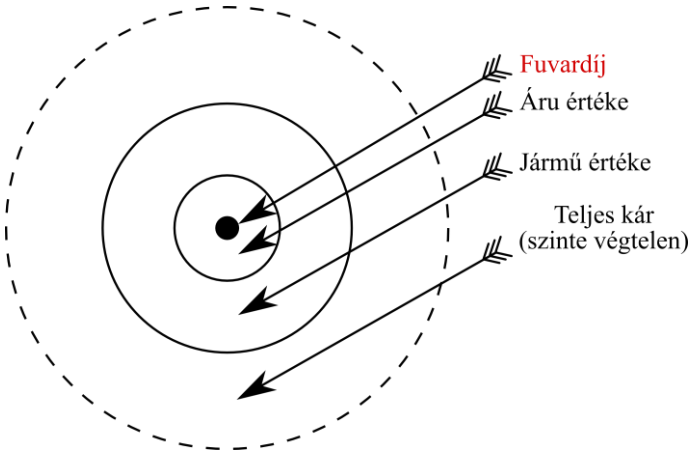
Ezzel szemben a fuvarjogban a kockázatelosztási szempontok, a kár bekövetkezésében a károsulti közrehatás mértéke, valamint a fuvarjogi szabályozás szegregáltságából eredő bizonytalanságok miatt a kártérítés összege korlátok közé szorul. Ezt – amint az előzőekben utaltunk rá – csak a fuvarozó szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartása írja felül.

1.1. A fuvardíj/kockázat és a kártérítés összegszerű korlátozásának elvi alapjai

Amint az árufuvarozással együtt járó kockázati tényezők ismertetése során bemutattuk, a fuvardíj nem nyújt fedezetet a fuvarozás során felmerülő összes kockázatra. Ezért a fuvarozói felelősség összegszerű korlátozása valamennyi alágazati szabályozásban alapvető felelősségi elem. Ennek pedig az az oka, hogy egyfelől a fuvardíj, másfelől a kockázattal érintett vagyonelemek (a fuvarozott áru értéke, a jármű értéke és a közvetett kár) egymáshoz viszonyított aránya – a fuvarozó gazdálkodásának egészét tekintve – *kizárja* a teljes kár (tényleges kár és az elmaradt haszon) fedezetének kigazdálkodási lehetőségét, sőt ebben az esetben a közlekedési-fuvarozási iparág egésze ellehetetlenülne.[702]

[699] Felmerült kár *(„damnum emergens”)*.
[700] Elmaradt haszon *(„lucrum cessans”).*
[701] WELLMANN: i. m., 275. o.
[702] SZALAY (2015): i. m., 458-459. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004



XII-1. ábra A fuvardíj és a kockáztatott értékek aránya (Készítette: K. V.)

Az alapgondolat tehát az, hogy a fuvarozó kockázatának kezelhetőnek, kigazdálkodhatónak kell lennie: vagyis, hogy árukár, valamint határidőtúllépés esetén ne legyen irreálisan, teljesíthetetlenül magas a kártérítés összege.

A méltányos kockázatelosztás során mindenekelőtt figyelembe kell venni, hogy a fuvarozás-szállítás iránti *gazdasági igény alapvetően az árutulajdonos oldaláról merül fel, annak gazdasági haszna nála jelentkezik, indokolatlan lenne tehát ebből a szempontból is minden kockázatot a fuvarozóra hárítani*.[703]

Az *előreláthatóság korlátozott volta* – mint bemutattuk – ugyancsak szerepet játszik a kockázat elosztásában, annak mértékét illetően is. Ez azt jelenti, hogy a szerződés megkötésekor csupán a *küldemény* (a fuvarozott áru), az *értéke*, a kockázat fedezetének az oldaláról pedig a *fuvardíj* és a fuvarozót megillető *szükséges ráfordítások ellenértéke* az, ami *hozzávetőlegesen* vagy bizonyosan megismerhető és előre látható.[704] A rizikó számtalan eleme azonban nem, vagy csak korlátozottan kalkulálható. Ezt az összeget a következőkben mutatjuk be.

1.2. Az előreláthatóság korlátai a kártérítés mértéke szempontjából

a) *Kockázatok az áru sajátosságai függvényében*

Elvileg az *áru (a küldemény) fizikai jellemzői* ismertek, és fuvarozásuk kockázata kalkulálható úgy fuvarozói, mint fuvaroztatói oldalról. Valójában azonban ezek a jellemzők gyakran nehezen, sőt egyáltalán nem jutnak a fuvarozó tudomására. Egy konténerszállító hajó esetében – mint bemutattuk – akár 5-10 ezer (!) konténer rövid idő alatti ellenőrzésére van szükség, ami csak felületes lehet. A konténeren belüli tartalom csak a konténer megbontásával lehetséges, ami a tömegfuvarozásban lényegében kizárt. Ezek az adatok szinte csak a fuvaroztató nyilatkozata alapján jutnak a fuvarozó tudomására. A fuvarjog a kontroll különböző technikáit ugyan alkalmazza (pl. a küldemény több szempontú vizsgálata, az áru esetleges sérülésének, hiányának, a csomagolás,

[703] SZALAY Gyula – KOVÁCS Viktória: Afuvarozói felelősség és az új ptk., figyelemmel a tengeri fuvarjog változásaira is. (Résztanulmány „A magánjogi felelősségi rendszer változásai – Hasonlóságok és különbségek a magánjog felelősségi kritérium-, értelmezési-és jogkövetési rendszerében" c. magánjogi kutatás keretében. (kézirat).
[704] SZALAY (2015): i. m., 448. o.

jelölés hiányos voltának a *fenntartás* intézményében való rögzítése stb.), viszont ez csak részleges lehet, a kockázatot nem eliminálja teljes mértékben.

Ez fokozottan vonatkozik a veszélyes áruk, illetve az egyéb, különös kockázatot jelentő küldemények (élőállat, fedélzeten történő fuvarozás stb.) továbbítására is.

A fuvarozott áru *értéke* ugyancsak kérdéses lehet, márpedig a bekövetkező kárnak (és a kártérítésnek) ez az egyik eleme. A fuvardíjba bizonyos mértékig beleépül az árukárral kapcsolatos kockázat, de jellemzően ez az összeg nem nyújt elegendő fedezetet. Különösen akkor jelent ez problémát, ha a fuvarokmányon nem tüntetik fel a küldemény pontos értékét.

Kockázatot hordoz az is, hogy a szabályozások az adott fuvarfeladat közvetett tárgyának, vagyis a fuvarozott árunak az *átlagos értékét* teszik meg a kártérítés alapjául. Ez különösebb nehézség nélkül megállapítható ömlesztett áruféleségek esetében a tőzsdei jegyzések alapján,[705] a konténerben továbbított, zömmel kereskedelmi és darabáruk esetében az áruösszetétel sokszínűsége miatt azonban számos tényezőt kell figyelembe venni a szóbanforgó érték meghatározása során. Általános mérce erre nem áll rendelkezésre, ezért külön-külön, egyediesített vizsgálat lenne szükséges. Ez azt jelenti, hogy minden fuvarfeladat végrehajtása előtt a fuvarozónak konkrét vizsgálat tárgyává kellene tennie, hogy milyen értéket tesz ki a konténerben elhelyezett áruösszesség, valamint azt is, hogy az egyébként is különböző értékű kereskedelmi áruféleségek milyen arányban vannak jelen az összes fuvarozott mennyiségben. Ez az adat viszont a liner service funkcionális sajátossága miatt akár többször is változhat menet közben a ki-be-és átrakodások révén. Ha sikerül is tehát kiszámítani a fuvarozott áru átlagos értékét, ahhoz igazodóan pedig a fuvardíjat, valamint ezek figyelembe vételével kikötés útján a fuvarozói felelősség maximális mértékét, az csupán az egyedi fuvarfeladatra és az adott pillanatra igaz. A tömegfuvarozás viszonyai között lehetetlen a többszöri értékfelmérés kivitelezése.[706]

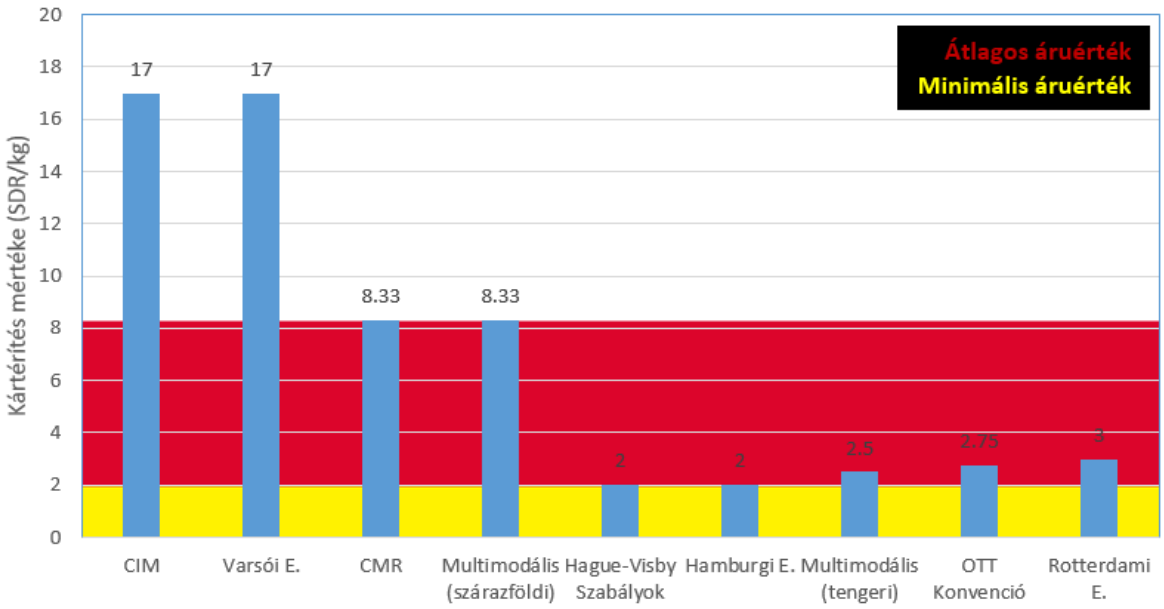
Az egyes közlekedési alágazati szabályozásokban kártérítési limit összegek vannak meghatározva azzal a követelménnyel, hogy nemzetközi alágazati konvenciókban kikötött határérték jó eséllyel fedezze a kárt. *A XII-2. ábra a különböző fuvarozási módozatok maximális kártérítési határértékét mutatja be.*

Elméleti szempontból különös figyelmet érdemel az Európai Unió multimodális fuvarozási témájú kutatása, amelyben a szóbanforgó továbbítási módozat jogegységesítési lehetőségeinek vizsgálata során az áruértékkel kapcsolatosan tett fontos megállapításokat. E szerint a „kereskedelmi szereplők 28%-ának tapasztalata szerint 2-8,33 SDR/kg között mozog az átlagos áruérték, sőt globális viszonylatban is érvényesül az a tendencia, ami szerint a tengeri kereskedelmi hajózásban eddig alkalmazott 2 SDR/kg érték az esetek döntő többségében fedezi a kárt".[707]

Ez a követelmény azonban nem minden esetben teljesül a gyakorlatban. Az a feladó, aki alacsony értékű árut fuvaroztat, jól jár, hiszen a kártérítés felső határát kitevő, a tulajdonát képező áru értékénél jóval magasabb összeghez juthat kártérítés gyanánt. Ellenkező esetben viszont, tehát amennyiben magasabb a fuvarozott áru értéke a határösszegnél, akkor a fuvaroztatónak járó

[705] KASNYIK: i. m., 47-48. o.
[706] KASNYIK: i. m., 48. o.
[707] KASNYIK: i. m., 48. o.

kártérítési összeg alatta marad az őt ért árukár összegének.[708] Ezért célszerű a kockázatelosztás autonóm eszközeit alkalmazni (l. b) pontban).



XII-2. ábra A kártérítés összeghatára a fuvarjogi szabályozásokban és az átlagos áruérték (Készítette: K. V.)

Mint utaltunk rá, a tömegfuvarozás viszonyai között külön problémakört jelent a *káresemény pontos körülményeinek* a felderítése és az árukár lokalizálása egy több szakaszból álló vagy door to door fuvarszolgáltatás esetében. Az egyetlen multimodális aspektusú, viszont hatályba nem lépett szabályozás – a MTO Konvenció – erre kínált (volna) megoldást.

b) *A kockázatelosztás autonóm eszközei*

Az arányos kockázatelosztást szolgálja az *érték-és érdekbevallás* intézménye is. Bizonyos, különösen értékes áruküldemény (például nemesfémek: arany, ezüst, platina, készpénz stb.) értéke mindig meghaladja a törvényben rögzített határösszeget. Ezért ezen árucsoportra vonatkozóan *értékbevallási* kötelezettség terheli a feladót. Ez egyrészről tájékoztatásul szolgál a fuvarozó részére a küldemény rendkívüli értékéről, másfelől pedig – az emelt összegű fuvardíjjal arányosan – *árukár* bekövetkezése esetén a felelősség összegszerű korlátja magasabbra, az áruküldemény bevallott értékére vagy egy még magasabb, konkrétan meghatározott összegre emelkedik. Az intézmény alapján tehát nagyobb felelősség hárul a fuvarozóra, ha ugyanis a bevallott érték (meghatározott összeg) magasabb, mint a törvényi összeghatár, akkor a felelősség összegszerű határa ahhoz igazodik.

A szóbanforgó intézmény alkalmazása nem automatikus, és nem csak a fuvarozóra nézve állapít meg kötelezettséget. Valójában a felek között alku köttetik, melyben a felek egy magasabb összegű fuvardíjban állapodnak meg, a fuvarozó kockázata pedig az ugyancsak meghatározott (kikötött) összeghatárig bővül, ami ellenében a fuvarozó nagyobb figyelem ráfordítást és

[708] KASNYIK: i. m., 47-48. o.

magasabb mértékű felelősséget vállal a küldeménnyel kapcsolatosan (vagy a kockázat mértékére tekintettel megtagadhatja a küldemény felvételét).[709]

A kártérítés mértékének ilyen módon való korlátozását jelentős mértékben indokolja a fuvarozó előrelátási lehetőségének korlátozott volta. Ennek ellensúlyozásaként a feladó – még a fuvarozási szerződés megkötése előtt – közli az áruküldeménnyel kapcsolatos, ebből származó kockázatot. Ennek ismeretében pedig a fuvarozó döntheti el, hogy jellemzően magasabb díj fejében elvállalja-e a fuvarozást, vagy sem.[710] A fuvaroztató mindezért tehát magasabb összegű fuvardíj (gyakran pótdíjnak nevezik) fizetését vállalja.

A fuvarozó a fuvarozás során bármikor *ellenőrizheti* a bevallott értéket, összegszerű helyességét bármikor vitathatja, amennyiben pedig bebizonyosodik, hogy a feladó tudatosan tett hamis értékbevallást, akkor az árukárokért és a veszteségekért a fuvarozó nem felel (mentesül).

Az *érdekbevallás* a fuvarozási határidő megtartásához fűződő rendkívüli érdek közlését, illetve annak elfogadását jelenti. Az intézmény működési logikája megegyezik az értékbevallásával, viszont kifejezetten a *fuvarozási határidő túllépésének* esetkörére biztosít autonóm kockázatmegosztást a felek között. Ez azt jelenti, hogy ha a fuvarozó késedelembe esik, akkor a kártérítés összegének limitje meghaladhatja a szabályozás szerinti alapösszeget (ami általában a fuvardíj), s az a bevallott „érdek" (=érték) összegéig terjed. [711]

c) *Az egységesített „valuta" problémája*

A kártérítés mértékének felső határa *egységes mértékegységben* való szabályozását az államonként eltérő fizetőeszközök közötti természetes értékbeli eltérések, valamint az átváltás költségei – mint kockázatnövelő tényezők – indokolták.

Egységes „valutaként" az 1970-es években került bevezetésre SDR, ami viszont nem oldott meg minden gyakorlati problémát: a kivédheteten árfolyamingadozások hatásai továbbra is kísérő jelenségei valamilyen mértékben a gazdasági-pénzügyi folyamatoknak, ami kockázati tényezőként jelenik meg a fuvarozási tranzakció végrehajtása közben, és az előreláthatóság objektív korlátai közé sorolható. Főként akkor jelent ez gyakorlati problémát, ha szerződésszegés esetén valamilyen pénznemben összegszerűsíteni kell a fuvarozó által megtérítendő kárt.

(A pénznemek és azok vásárlóértéke változásainak fő csomópontjait a X.9.4 fejezetben már bemutattuk.)

d) *Törvényes zálogjog*

A kockázat mérséklése céljából a fuvarjogi szabályozások standard intézménye a zálogjog. Eszerint a fuvarozót a fuvardíj és a költségek erejéig *zálogjog* illeti meg azokon a dolgokon, amelyek a fuvarozás (szállítmányozás) során birtokába jutnak. Ez a követelés érvényesítésének az eszköze: a fuvarozó bírósági eljárás nélkül, más zálogjogosultakat megelőzően elégítheti ki a követeléseit: értékesítheti az ingóságokat, s követeléseit az ellenértékből levonhatja.

[709] SZALAY (2008): i. m., 65. o.
[710] SZALAY (2015), i. m., 449. o.
[711] SZALAY (2008): i. m., 65. o.

Ez a Ptk. rendelkezései alapján azt jelenti, hogy a „zálogjogosult a követelésének biztosítására szolgáló vagyontárgyból (zálogtárgy áruküldemény) más követeléseket megelőző sorrendben kielégítést kereshet, ha a biztosított követelés kötelezettje (pl. átvevő) nem teljesít".[712]

A fuvarozó szóbanforgó jogosultsága a törényen alapul (*törvényes zálogjog*). Ez azt jelenti, hogy létrejöttéhez nincs szükség külön zálogszerződésre. Ezt pótolja a jogszabály (pl. Ptk.) rendelkezésre, amely alapján valamely követelés jogosultját zálogjog illeti meg.[713]

A Ptk. alapján a fuvarozót megillető törvényes zálogjog horizontális kiterjesztésű (inconnex zálogjog)[714], amit a nemzetközi fuvarjogi gyakorlat alapján emelt át az új szabályozás. Ez azt jelenti, hogy a fuvarozó zálogjoga a feladóval szemben fennálló, más fuvarozási szerződésből származó lejárt és nem vitatott követeléseire egyaránt kiterjed. Az intézmény tehát már nem kizárólag az adott, vagyis a zálogjoggal terhelt dolog (áruküldemény) továbbítására irányuló szerződésből, hanem a fuvarköltség-viselő és a fuvarozó közötti valamennyi fuvarozási szerződésből eredő lejárt díj-és költségkövetelés biztosítékául is szolgál.[715] Ez alapján a fuvarozó bármely birtokába került árura nézve érvényesítheti a zálogjogát bármely követelése biztosítékául.

Ez kézizálogjog, ami azt jelenti, hogy a tárgya csak ingó dolog[716] lehet, és ennek a dolognak (áruküldemény=zálogtárgy) birtokának a fuvarozó (zálogjogosult) részére történő átruházása révén alapul. A fuvarozó tehát ez alapján megszerzi az áruküldemény birtokát és az a feletti hatalmat.

e) *Fuvaroztatói közrehatás, mint a kártérítés mértékét befolyásoló tényező*

A kártérítési határösszeg kalkulációja szempontjából a károsulti közrehatás ténye is igen nagyfokú jelentőséggel bír. Ez azt jelenti, hogy amennyiben kármegosztásra kerül sor valamilyen okból, a fuvarozó felelősségének felső határa akkor is a jogszabályi kártérítési limithez igazodik.

A kármegosztásra a károsult közbenső (szubjektív) szerződésszegése esetén kerülhet sor. Ezt még nem rögzítette az Egyezmény és a Konvenció sem, a Kódex rendelekezéseiből viszont már egyenesen következik. Arra készteti ezzel a fuvaroztatót, hogy lehetőleg kerülje el a kárveszélyes helyzetek előidézését, például ami a csomagolás hiányosságából vagy a berakodás, a kezelés, az elhelyezés, a rögzítés stb. (12. cikk (2) bek.) – amennyiben ő végzi – helytelen voltából, vagy pedig például a megfelelő tájékoztatás hiányából származna.

[712] Ptk. 6:267. §.
[713] Ptk. 5:92. §: "A zálogszerződést pótolja a jogszabály olyan rendelkezése, amely alapján valamely követelés jogosultját zálogjog illet meg."
[714] BÁN Dániel: A fuvarozás in: az 1959. évi IV. törvny magyarázata, 1786-1787. o.
[715] WELLMANN: i.m., 131. o.
[716] „Új" Ptk. 5:101. § (2) bek.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2. A fuvarozói felelősség összegszerű korlátozásának hatályos szabályai

2.1. A kártérítés összegszerű korlátozása árukár esetén

A tengeri fuvarozó felelősségének összegszerű korlátozása eredetileg – mint bemutattuk – a fuvarpiaci erőviszonyok érvényesülése és a teljes szerződési szabadság következtében sokáig nem volt jelen a tengeri árufuvarozás körében.

A kereskedelmi viszonyok összetettebbé válása, a technológia kezdetlegessége és a rizikó nagysága miatt fokozatosan vált szükségessé a fuvarozó felelősségének valamilyen összeghatárig történő korlátozása. Természetesen a tengeri közlekedés kezdeti időszakában is érvényes volt, hogy a hajózáshoz alkalmazott technológia semmiféle garanciát nem nyújtott a fuvarozás közegéből eredő veszélyekkel szemben, ez viszont még nem vonta maga után a felelősség összegszerű redukálását. A hajótulajdonos általában a rakomány tulajdonosa is volt egyben, a saját veszélyére, vagyis kockázatára pedig mindenki anyagi lehetőségeinek korlátai között vállalkozhatott, még a legveszélyesebb utakra is. Éppen ezért – mint bemutattuk – a rizikó törvényi szinten való elosztása akkor vált igazán gyakorlati kérdésessé, amikor a hajótulajdonos már idegen áruk fuvarozására is vállalkozott.

2.1.1. A Brüsszeli Egyezménytől a Hague-Visby Rulesig

Elsőként – természetes módon – csak az *árukárok* tekintetében jelent meg a hajótulajdonos felelősségének összegszerű korlátozása. Ez – mint bemutattuk – elsőként az Egyezményben jelent meg. Ez alapján 100 angol font értékig felelt a fuvarozó minden árudarabért vagy egységért.

Amint utaltunk rá, a hajós felelősségének az Egyezmény szerinti korlátozása több vitás kérdést eredményezett.[717] A kártérítés összeghatára különböző valutáinak lehetséges értékváltozásából eredő problémák megelőzése céljából ezért később tárgyalások folytak egy konkrétan kikötött mértékegység[718] bevezetésére. Megoldás gyanánt kielégítő megoldásnak tűnt ekkor az összeghatár aranyalapra helyezése[719], majd az ún. *aranyzáradék*[720] beemelése.

Ez viszont nem vezetett eredményre, jónéhány ország ugyanis már a ratifikáció során kizárta a klauzula alkalmazását, később pedig a többi állam is egyre intenzívebben követelte az összegszerű felelősségkorlátozás korrekcióját.

A kártérítés összegszerű korlátozásával kapcsolatosan – mint bemutattuk – további problémát jelentett az 1929-33-as gazdasági világválság is, az árfolyamok rendkívüli ingadozásba kezdtek. A nehézségek enyhítésére 1950-ben megkötötték a kártérítési összeghatárt 200 font

[717] SZALAY (2008): i. m., 128. o.
[718] KRESKAY: i. m., 211. o.
[719] Ez azonban nem vezetett eredményre, jónéhány ország ugyanis már a ratifikáció során kizárta a klauzula alkalmazását, később pedig a többi állam is egyre intenzívebben követelte az összegszerű felelősségkorlátozás korrekcióját. Ráadásul a kártérítés mértékének meghatározására két különféle értelmezési lehetőséget kínálhatott. Egyes államok a 100 font aranyértéket (vagyis 100 angol aranyfont mindenkori értékét), más államok pedig a mindenkori angol törvényes fizetőeszköz 100 fontnyi aranyértékét vették a kártérítés kiszámításának alapjául.
[720] Brüsszeli Egyezmény 9. cikk.

törvényes fizetőeszközre emelő „gold clause agreement”-et,[721] konkrét gyakorlati szerepet azonban – globálisan – ez sem töltött be.

Az Egyezményt érő kritikák a szabályzat ésszerűsítésére, és a fuvarozó felelősségének szigorítására irányultak. A CMI jogalkotási munkájának eredményeként a Visby Protokoll a fuvarozó csomagonkénti vagy egységenkénti maximális felelősségét *10 000 arany frankban, vagy 30 frank/kg-ban*[722] állapította meg[723].

1977-re azonban – mint bemutattuk – a frank aranydeviza-rendszerhez való kötődése miatt ismét elszámolási nehézségek merültek fel. Ez a körülmény ezért ismét jogszabályi változtatást sürgetett. Az árfolyamproblémákból adódó konfliktusok miatt a CMI javaslatára a *frank elszámolási egységét SDR-re* változtatták[724] a Brüsszeli Protokoll elfogadásával.

2.1.2. A Hamburgi Egyezmény

A Konvenció – a Visby kiegészítés alapján, de a monetáris politika változásaival összhangban, annál magasabb összeghatárban – csomagonként 835 SDR-ben, vagy kilogrammonként 2,5 SDR-ben állapította meg[725] a fuvarozó árukárért fennálló felelősségének maximális mértékét.[726]

A Konvenció a csomagolási egység definiálásának hiányából eredő gyakorlati problémákra is megoldást kínál.[727] (A kérdéskör eddig egyáltalán nem képezte szabályozás tárgyát a (tengeri) árufuvarozási tárgyú jogforrásokban.)

A Konvenció szóbanforgó rendelkezései igen jelentősek a kereskedelmi gyakorlat számára, hiszen hatályban vannak ami azt jelenti, hogy valamely tengeri árufuvarozási jogvita esetén – amennyiben a felek kikötik – fel is merülhet az alkalmazása.

2.1.3. A Rotterdami Egyezmény

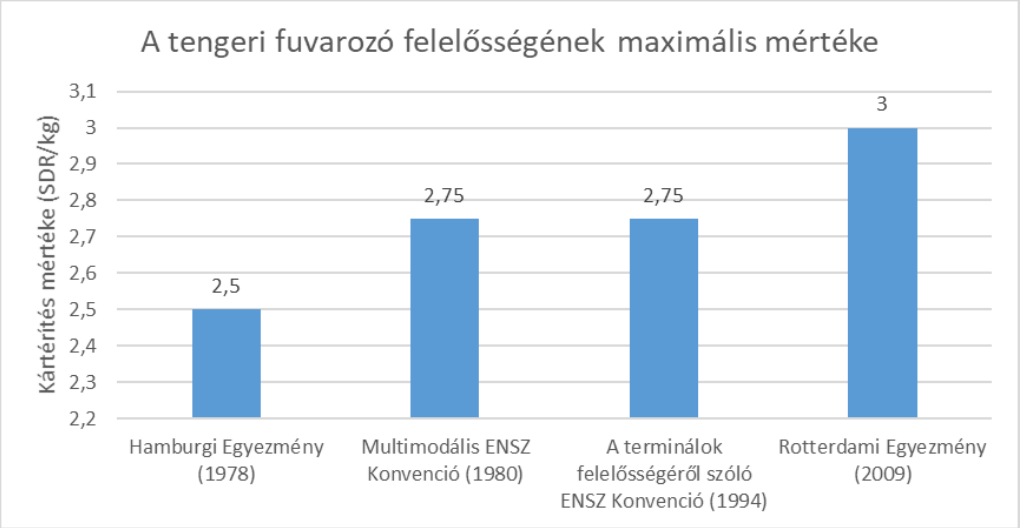
Fokozatos lineáris emelkedést mutatva csomagonként vagy más egységenként 875 elszámolási egységben, vagy az áru bruttó tömegéből kilogrammonként 3 SDR-ben határozza meg a fuvarozó maximális felelősségét a Kódex.[728] Ez az érték a jogforrásban foglalt *egyéb fuvarozói kötelezettségét* megsértése esetén is alkalmazandó, ezért *általános* felelősségi limitként érvényesül.[729]

---

[721] KRESKAY: i.m., 212. o.
[722] Visby Protokoll 4. cikk.
[723] Az alkalmazott érték attól függött, hogy hogy melyik számítási mód szerint jön ki magasabb érték, ha a feladó nem tesz ennél magasabb összegben értékbevallást.
[724] BERLINGERI (2011): i. m., 2. o. In.: Meltem Deniz GÜNER-ÖZBEK (szerk.): i. m.
[725] Hamburgi Egyezmény, 6. cikk, 1./a) pont.
[726] Az alkalmazandó érték ebben az esetben is attól függ, hogy melyik számítási mód szerint jön ki magasabb összeg.
[727] Hamburgi Egyezmény, 6. cikk, 2./a)-b) pont.” amennyiben az áruküldeményt konténerben, raklapon vagy más hasonló „eszközön” összegyűjtötték, akkor azt a csomagot, vagy más rakodási egységet kell csomagnak (vagy rakodási egységként) tekinteni, amelyet a hajóselismervény annak *tartalmaként* meghatároz. Ez alapján a szóbanforgó „eszközbe” rakodott áruküldeményt kell egy rakodási egységnek tekinteni. Amennyiben pedig maga a „csomag” veszik el vagy sérül meg, akkor ez az „eszköz” jelenti a rakodási egységet (amennyiben az nem a fuvarozó tulajdona, vagy ha egyébként nem a fuvarozó bocsátotta rendelkezésre az áru fuvarozásához).”
[728] Rotterdami Egyezmény 59. cikk (1) bek.
[729] STURLEY – FUJITA – ZIEL: i. m., 166. o.

A csomagolási egység definiálása tekintetében a Kódex a komplex, multimodális viszonylatú szabályozás szempontjának alapul vételével – amint ismertettük – továbbfejleszti a Konvenció fogalom meghatározását.

A Kódex rendelkezései csak akkor érvényesülnek a gyakorlatban, ha a felek a szerződésükben külön kikötésben rögzítik annak rendelkezéseit. Erre azért van szükség, mert a jogszabály – még – nincs hatályban, ezért közvetlenül nem, hanem „csak" autonóm módon alkalmazható.



XII-3. ábra A tengeri fuvarozó felelősségének maximális mértéke (Készítette: K. V.)

2.1.4. Az ENSZ mintaszabályzata

A kártérítési elszámolási struktúra a jogharmonizációs és az átváltásból eredő problémák kiküszöbölési törekvései ellenére – mint bemutattuk – továbbra sem egységes. Ezért az ENSZ kifejezetten erre a témakörre kocentrált jogközelítés céljával elfogadta *„Az elszámolási egységre irányuló intézkedés és a felelősségkorlátozáshoz való alkalmazkodásra vonatkozó intézkedések a nemzetközi fuvarozásról és felelősségről szóló egyezményekben* (1982)[730]" címet viselő *mintaszabályzatát*.

Ennek célja, hogy biztosítsa a kártérítési fizetőeszköz mértékegységének stabilitását. Szabályozza a nemzetközi fuvarozási és felelősségi konvenciókban alkalmazandó elszámolás alapját (például SDR), valamint alternatív mintákat kínál a felelősségkorlátozás valutáris különbözőségeinek a kiigazítására. A valutáris kockázat megszüntetésére két lehetséges mintát kínál[731]. Ezek alkalmazása azonban még nem szilárdult meg a kereskedelmi gyakorlatban.

[730] „Unit of account provision and provisions for the adjustment of limit of liability in international transport and liability conventions (1982)".
[731] Az elszámolási egységre irányuló intézkedés és a felelősségkorlátozáshoz való alkalmazkodásra vonatkozó intézkedések a nemzetközi fuvarozásról és felelősségről szóló egyezményekben (1982) Preambuluma.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2.2. A kártérítési összeg korlátozása a fuvarozási határidő túllépése esetén

Az Egyezmény megalkotása előtt, de jó ideig még utána sem merült fel gyakorlati kérdésként a fuvarozási határidő túllépéséből eredő kár jogszabályi rendezése, s az azért viselt kártérítési felelősség valamilyen valutában kifejezett maximális mértéke. A szerződési szabadság alapján viszont – a szóbanforgó időszakban is – a felek konkrét szerződésben köthették ki a fuvarozási határidő túllépésének jogkövetkezményeit, és az ezért viselendő kártérítés (maximális) mértékét.

A témakört a Konvenció szabályozta elsőként a tengeri magánjogi szabályok közül. Ez vezette be a késedelem fogalmát. Ez a szerződésszegés új alapját jelentette a fuvarozó felelősségi szerkezetében, s konkrét szabályozás tárgyává vált a kiszolgáltatási késedelemből eredő (gazdasági) kár maximális mértéke is.[732] Ez a határérték pedig – mint bemutattuk – a késedelmesen kiszolgáltatott áru után fizetendő *fuvardíj két és félszeresének* megfelelő összegben *(maximum teljes fuvardíj)* határozta meg.

A Kódex viszont ellentétben a Konvenció révén elindított tendenciával (amit az OTT és az MTO Konvenciók követtek) nem szabályozza külön a késedelem intézményét. Ez a gyakorlatban számos probléma forrása lehet, hiszen a kiszolgáltatás időpontjának kikötése az egyéni és eseti szerződéseknek nem kötelező tartalmi eleme, előfordulhat ezért, hogy a határidő hiányzik a szerződésből.

A Kódex tehát nem szabályozza a kérdéskört, jelentős újítása viszont, hogy megkülönbözteti, és külön-külön szerkezeti egységekben (önálló bekezdésekben) rendezi az *árukárból* és a *késedelmes kiszolgáltatásból* eredő kár jogkövetkezményét.[733] A Kódex valószínűleg azért alkalmazza ezt a szabályozási technikát, mert – amint utaltunk már rá – a károk külön csoportjait különbözteti meg a határidőtúllépéssel összefüggésben.

Az első esetcsoportot az jelenti, amikor a felek a szerződésben fuvarozási határidőt kötnek ki, majd a fuvarozó ezt túllépi, viszont árukár nem következik be. Ebben az esetben a rögzített határidő túllépése alapozza meg a fuvarozó kártérítési felelősségét. A bekövetkező gazdasági kárért 3 SDR/kg-ig terjed a felelősség felső határa (ugyanúgy, mint árukár esetében).

Amennyiben viszont a késedelem következtében – második esetkör – fizikailag, kémiailag vagy biológiailag *károsodik az áruküldemény*, akkor a fuvarozó csak árukárért felel 3 SDR/kg értékig.

A harmadik esetkört az jelenti, amikor a felek nem kötnek ki a szerződésben fuvarozási határidőt, viszont a hajózási vonalakat fenntartó társaságok által rögzített menetrendhez viszonyítottan a fuvarozó késedelembe esik, az áru viszont épségben marad. A fuvarozó maximális kártérítési felelőssége ebben az esetben a fuvardíj két és félszeres értékéig terjed.

A szóbanforgó károkért fizetendő kártérítés összege nem haladhatja meg a teljes árukár összegét.

[732] Hamburgi Egyezmény, 6. cikk, 1./b) pont.
[733] A Hamburgi Egyezmény összevontan egy bekezdésben szabályozza, a Hague-Visby Szabályok viszont egyáltalán nem rendelkezik a szóbanforgó kérdéskörről.

Ezt az indokolja egyrészről, hogy a fuvardíj összege ismert, vagyis a felek tudják, hogy mit kockáztatnak. Ezt indokolja másrészről az is, hogy a késedelmi kár összege általában – a jogszabályban meghatározott mértékben – limitált, ha a feladó nem tesz előre érdekbevallást.

2.3. A felelősség összegszerű korlátozásának elenyészése

Mint utaltunk rá, a kockázat megosztásának elvét egyedül a *fuvarozó dolózus magatartása*[734] írja felül. Ekkor a fuvarozó a teljes kár megtérítésére köteles, vagyis – mint bemutattuk – nem illetik meg a fuvarozót a felelősségkorlátozásból származó előnyök, ha a kár *szándékos cselekedetéből vagy súlyos mulasztásából származik,* vagy annak előidézésére irányult, vagy pedig amelyet a *fuvarozó gondatlanságból,* de annak tudatában követett el, hogy a kár valószínűleg bekövetezhet. Ez igen fontos rendelkezés, amely egyébként egyetlen hatályos fuvarjogi szabályozásból sem hiányzik.

A felelősség *korlátozásának kizárása* a Visby Protokoll révén került szabályozásra a tengeri alágazati szabályrendszerben.[735]

A teljes kár megtérítésének kötelezettségét a *Konvenció* is fenntartja, sőt részben továbbfejleszti azáltal, hogy a fuvarozó közreműködőire – ugyanazon felróhatósági szempontok alapján, mint a Visby Protokoll rendelkezéseiben – kiterjesztve határozza meg az összegszerű korlátozás kizárását.[736] Jelentős újítás a kérdéskör tekintetében az, hogy nemcsak az árukárért való felelősség körében, hanem a késedelmes kiszolgáltatásból[737] eredő kár esetében is érvényes a klauzula.

A *Kódexnek* a felelősség összegszerű korlátozásának elenyészésére vonatkozó rendelkezései – mint ismertettük – fejlődési tendenciát mutatva a Visby Protokoll és a Konvenció megoldásán alapul. Újításként azonban – konkrét hivatkozások révén – felsorolja azon fuvarozói kötelezettségeket, amelyek megsértéséből eredő kár esetén a fuvarozó elveszíti felelőssége összegszerű korlátozásának lehetőségét. A Kódex konkrétan meghatározza[738] azon személyek körét is, akik felróható magatartása következményeként elvész a meghatározott összeg erejéig terjedő kártérítési felelősség. Ennek ismertetése a IX.1 fejezetben már megtörtént.

3. Az igényérvényesítési eljárás a hatályos tengeri fuvarjogi szabályozásokban

A szabályozások tárgyát az a mechanizmus képezi, amely alapján a fuvaroztató a fuvarozóval szemben (vagy fordítva) a fuvarozással kapcsolatosan fennálló követeléseit érvényesítheti. A

[734] SZALAY (2015): i. m., 448. o.
[735] Hague-Visby Rules 4. cikk (e) pont: „Sem a fuvarozó, sem a hajó nem jogosult a felelősségkorlátozásból származó előnyre, amennyiben bizonyítást nyer, hogy a kár a fuvarozó olyan cselekedetéből vagy mulasztásából származik, amely szándékosan a kár előidézésére irányult, vagy amelyet a fuvarozó gondatlanságból annak tudatában követett el, hogy a kár valószínűleg bekövetkezhet."
[736] Hamburgi Egyezmény 8. cikk (2) bek.
[737] Hamburgi Egyezmény 8. cikk (1)-(2) bek.
[738] Rotterdami Egyezmény 4. cikk.

jogviszony jogsérelmet szenvedett alanya (jellemzően a fuvaroztató) általában az eljárás végső szakaszában bírósághoz vagy választottbírósághoz fordul. Ezt megelőzően azonban részletesen szabályozott teendőket, nyilatkozatokat kell tennie.

3.1. Az igényérvényesítési eljárás szabályozásának elvi alapjai

A témakör komplex szemléletű, részletes és strict határidőkhöz kötött szabályozásának indokai elsősorban társadalmi-gazdasági tényezőkön alapulnak, de bizonyos jogi természetű tényezők is indokolttá teszik az igényérvényesítés rövid határidőkhöz kötését. Ezeket a X.4 fejezetben ismertettük, itt csupán az összefoglaló gondolatokat rögzítjük.

Az áruforgalom fokozatos *minőségi és mennyiségi fejlődése, bővülése,* a *több és több szereplő egymáshoz kapcsolódása,* valamint az árutovábbítás tömegessé válása és koncentrálódása nem csak az alkalmazott technológia fejlődésére volt ráhatással, sőt a gyakorlat számára nem csak pozitívumokkal járt.

A folyamat sablonszerű, monoton és egyedi sajátosságokat nélkülöző szolgáltatássá változtatta az árufuvarozást, ami óhatatlanul fokozza az áruküldemény elveszésének, elkallódásának a lehetőségét. Mindamellett a tömegfuvarozás viszonyai, valamint a logisztikai mozzanatok egymásutánisága nem éppen segítik, hanem inkább hátráltatják az árudarabok pontos nyomonkövetését, azonosítását, tartalma megismerését, valamint a kár lokalizálását és annak kiváltó okainak pontos feltárását. A technológiai elemek összefonódása során pedig jelentős fizikai behatások érik az árudarabokat az árumozgatás, rakodás, tárolás, a rakományigazítás, konténerképzés stb. során.

A receptum helyzet alapján – mint ismertettük – a bizonyítás tekintetében a fuvarozó egyértelműen kedvezőbb helyzetben van a tengeri út során. A fuvaroztató viszont csak utóbb, és esetleg alapos „nyomozás" után szerez tudomást arról, hogy a fuvarozó megtartotta-e vagy sem a fuvarozási szerződésben vállalt kötelezettségeit.

Úgyszintén később derül ki a kár mértéke, jellege, bekövetkezésének konkrét körülményei és az időpontja is. Általában pedig a bizonyítási eszközök is rövid ideig állnak rendelkezésre a fuvarozás tömeges és gyorsan lebonyolódó jellege miatt.

Ezért a fuvaroztatót segítik azok az igényérvényesítési rendelkezések, amelyek rövid igénybejelenési és elévülési határidőhöz kötik a fuvarozási jogviszonyból származó igények érvényesítését. A fuvarozónak ebben az esetben ugyanis nincs lehetősége visszaélni a bizonyítási monopóliumával.

A kockázati elemek korlátozott előre látási lehetősége is hatással van az igényérvényesítés folyamatára: indokolttá teszi a témakör alágazati szabályozását, így a tengeri árufuvarozás területén is.

A szinte azonos ténybeli és jogalapból származó fuvaroztatói igények értékelése és elbírálása gépesítettséget, gyorsaságot, emellett viszont pontosságot és hitelességet tesz szükségessé,

hiszen a legtöbb esetben (az egyes áruféleségek azonosításának és tartalma megismerésének korlátozott lehetőségei miatt) szinte kizárt az emberi emlékezet a bizonyítási eszközök közül.[739]

Mint utaltunk rá, ezért kulcsszerepe van a fuvar-és kísérőokmányok pontos nyilvántartásának, gondos felhasználásának, dokumentálásának és megőrzésének. Ez alapján történik ugyanis a kártérítési igény dokumentálása és bejelentése; a bírói igényérvényesítés során pedig bizonyítási eszközként funkcionál. Különösen indokolt ezért a fuvar-és kísérőokmányok kiállításának, felhasználási módjának és bizonyítási funkciójának részletes szabályozása. Ezek szolgálnak ugyanis bizonyítékul annak visszakövetése során, hogy ki és ki ellen, valamint milyen összeghatárig jogosult igényt érvényesíteni.

A fuvarozás tömeges jellege miatt a lehető legrövidebb határidő megállapítása indokolt a dokumentálás és az okmányok felhasználása között (rövid elévülési idő).

A jogszabályok általában az alábbiakat teszik szabályozás tárgyává:

- a fuvarozó elleni igény (követelés) érvényesítésére jogosult személy meghatározása,
- összetett (multimodális) árufuvarozás során annak a fuvarozónak a kijelölése, akivel szemben a károsult a követelését érvényesítheti,
- a kártérítési igény bejelentésének határideje, eltérően az átvételkor felismerhető és átvételkor nem felismerhető árukárok esetében,
- a követelés érvényesítéséhez fűződő jog elévülési ideje,
- a követelés érvényesítésének „rendes" módja, valamint
- az alternatív vitarendezési eljárás igénybevételének lehetőségei és feltételei, s az ehhez kapcsolódó eljárási, joghatósági és illetékességi kérdéskör.

3.2. Az igényérvényesítési processzus részletes szabályozása

Ezen szempontoknak a jelenleg hatályban lévő tengeri árufuvarozási jogszabályok közül egyedül a Konvenció felel meg teljes mértékben. A legtöbbet alkalmazott és a legszélesebb körben hatályban lévő Hague-Visby Szabályok – mint bemutattuk a VI.1.7 fejezetben – szinte egyáltalán nem rendelkezik az igényérvényesítés mechanizmusáról. Csupán két kérdéskört tesz szabályozás tárgyává: a kiszolgáltatáskor fel nem ismerhető árukár bejelentésének és az igények érvényesítésének határidejét. (A joghézagot viszont ebben az esetben is kitölti a kereskedelmi és bírói gyakorlat. A fuvarozó cégek által kibocsátott általános szerződési kikötések konkrétan rögzítik ugyanis a követelés érvényesítésének lehetséges módjait, annak határidejét, valamint rendelkeznek arról is, hogy mely alternatív vitarendezési mechanizmus segítségével rendezhető a jogvita.)

A Konvenció viszont „szatellit" jogszabályaival párhuzamosan már a teljesség igényével szabályozza a szóbanforgó tárgykör minden elemét.[740] Összefügg ezzel, hogy éppen a Konvencióval egyidőben dolgozta ki az UNCITRAL a kereskedelmi választottbíráskodásról szóló min-

[739] SZALAY (2017): i. m., 114. o.

[740] A részletesebb szabályozás azzal magyarázható, hogy – mint bemutattuk – a fuvarügyletek ebben az időszakban váltak bonyolultabbá, a konténer megjelenésével pedig ekkor teljesedett ki a tömegfuvarozás.

tatörvényt (model rules)[741]. Ennek kiemelt célja a vitarendezési mechanizmus egységesítése, ezen keresztül pedig a nemzetközi gazdasági kapcsolatok joganyagának bizonyos szempontú harmonizálása. Hatása a Konvenció vitarendezési szabályaiban megjelenik.

Külön-külön szabályozás tárgyává teszi a kiszolgáltatáskor felismerhető és a nem felismerhető árukár, valamint a fuvarozási határidő túllépéséből eredő igénybejelentési határidőket. Részletes szabályokat tartalmaz az igényérvényesítés alapjául szolgáló fuvarokmány (bill of lading) kiállítására, tartalmára és bizonyítási funkcióira egyaránt. Ultima ratioként pedig a bírói úton való igényérvényesítésre is egységes szabályokat kínál, sőt – a tengeri árufuvarozási jogszabályok körében – úttörőként a választottbírósági vitarendezés alapjait is megteremti.

A tömegfuvarozás fent ismertett viszonyaira reflektáló legmodernebb igényérvényesítési szabályokat viszont a társadalmi-gazdasági, tömegfuvarozás viszonyaival összefüggésben – mint ismertettük – a Kódex tartalmazza. Ez azonban mivel jelenleg még nincs hatályban, ezért egyelőre legfeljebb segítségül és mintául szolgál a szerződéses feltételek tartalmának meghatározásához. A konkrét határidőket a IX-3. táblázattól a IX-7. táblázatig ismertettük.

Külön kiemlést érdemel, hogy a klasszikus fuvaroztatói igényérvényesítési témakörökön (fenntartás, rendes és választottbírósági vitarendezés, elévülés) túl a legmodernebb infokommunikációt, és ennek az igények érvényesítésében betöltött szerepét is szabályozás tárgyává teszi. A technika, a gazdaság, valamint az infokommunikációs fejlődés révén ugyanis a kereskedelmi gyakorlatban tovább bővült azon okmányok köre, amelyek gépesített ügyintézésre, gyors, pontos és hiteles nyilvántartásra kínálnak lehetőséget. Az elektronikus fuvarokmányok és elektronikus adattartalmak rendszere a tömegszerűségből eredő veszélyforrásokat csökkentik, teljesen kizárni vagy megszüntetni viszont nem lehet azokat.

A Kódex szabályozása előrevetíti, hogy az igények érvényesítésére a jövőben egy új technológia fog szolgálni. A kereskedelmi gyakorlatban ez a digitalizációt, az elektronikus kereskedelmet, az elektronikus fuvarokmányokat és elektronikus adatbázisokat, és a „felhő-információkat" jelenti.[742] Ezek használata révén lehetővé fog válni az árutovábbítás minden egyes részletének a visszakövethetősége (pl. a „felhő-információ" segítségével), azok hitelességének a megállapítása, valamint új fajtájú bizonyítási eszközök rendelkezésre állítására is lehetőség kínálkozik.

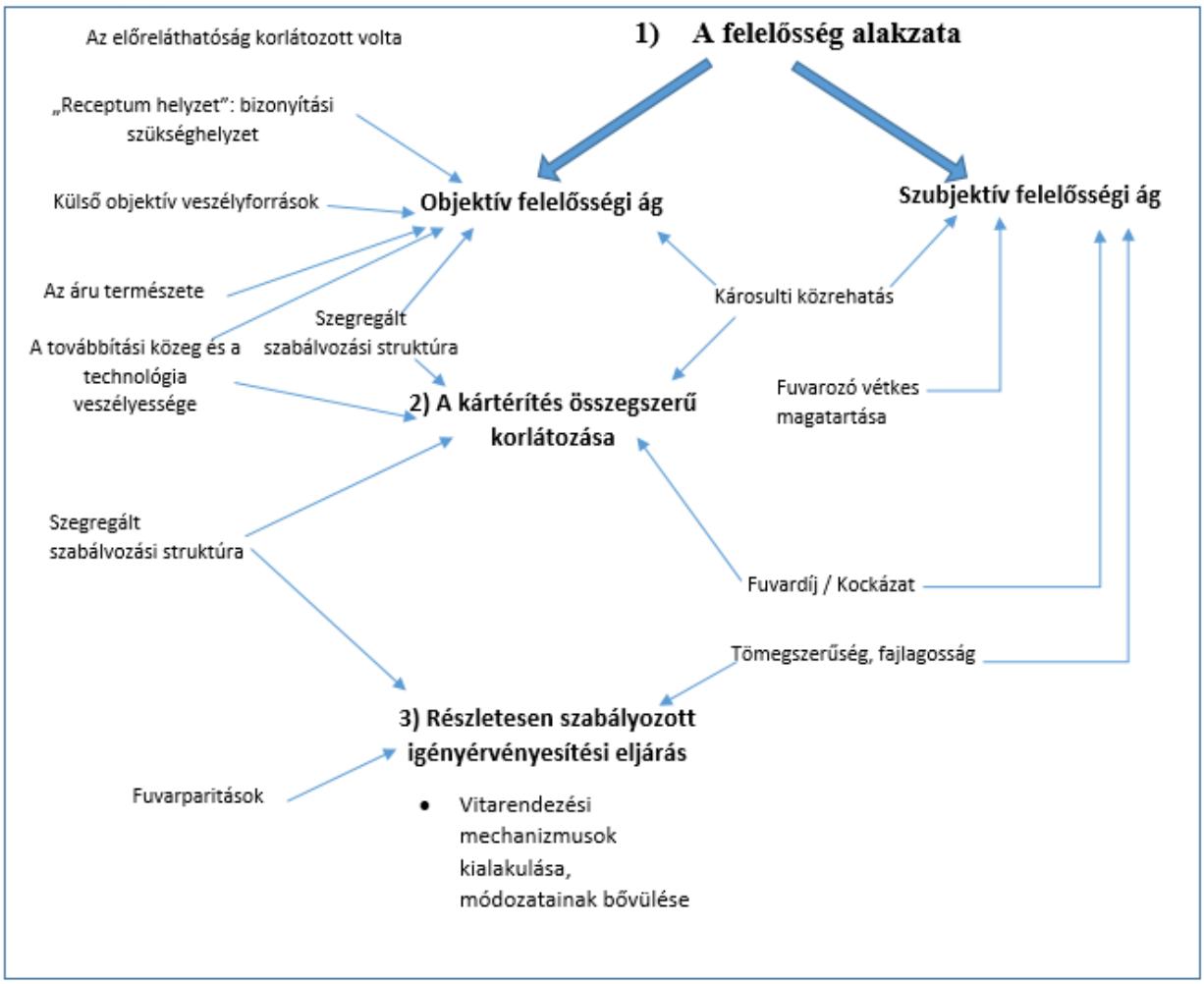
Ezek minden bizonnyal további kérdéseket vetnek majd fel az elektronikus vitarendezés eljárásával kapcsolatosan, annak a megválaszolása viszont, hogy a szóbanforgó tendenciák miként fognak majd alakulni, hogy egyáltalán megvalósulnak-e, illetve ha igen, akkor milyen gyorsan lesz gyakorlati hozadékuk, az egyelőre még a jövő kérdése.

[741] UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration (1985).
[742] Review of Maritime Transport 2017. 4-17. o.
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (Megtekintve: 2019. január 12.)

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

A Harmadik rész összefoglalója

A következő ábra bemutatja a tengeri fuvarozói felelősség szerkezetét, a felelősséget kialakító tényezők, a felelősség alakzata, a kártérítés összegszerű korlátozásának és a sajátos igényérvényesítési eljárás szabályozásának kapcsolatát.



XII-4. ábra A fuvarozói felelősség szerkezete és az azt kialakító tényezők (Készítette: K. V.)

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

NEGYEDIK RÉSZ

A TENGERI FUVAROZÓI FELELŐSSÉGI SZABÁLYOZÁSI CSALÁDOK MEGJELENÉSE A MAGYAR MAGÁNJOGBAN

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

XIII. fejezet
A „KLASSZIKUS" FUVAROZÓI FELELŐSSÉG A MAGYAR, ILLETVE A TENGERI FUVARJOGBAN

1. A fuvarozói felelősség változásai a magyar magánjogban

A „régi" Ptk. tradicionális fuvarozói felelősségi modelljének több jogtörténeti előzménye volt.

Fokozatosan alakult ki az a három szerkezeti elemből[743] felépülő klasszikus fuvarozói felelősségi struktúra, amelynek irányába a Fuvarosokról szóló tvc. tette meg az első lépést. Ennek alakzata alapvetően szubjektív, a határidő túllépéssel okozott kár tekintetében azonban objektív alapú felelősség érvényesült.

Ezen a felfogáson a Kereskedelmi törvény változtatott, amiben már tételesen megjelenik a fuvarozó fokozott felelőssége az árukár tekintetében. Az objektív felelősségi konstrukció a későbbi jogforrásoknak, így a „régi" Ptk.-nak is alapját képezi, illetve képezte.

Ez a felelősségi modell nemcsak a kontinentális jogrendszerek felelősségi struktúráját jellemzi, ugyanezen az elven alapszik ugyanis a tengeri fuvarozó árukárért való felelősségének egyik ága is. (A tengeri fuvarozó felelősségének másik ágát – mint bemutattuk – a locatio szakaszában érvényesülő vétkességi felelősség adja.)

A továbbiakban ezt a fejlődési ívet tekintjük át, s vetjük össze a magyar jogfejlődés egyes állomásai (jogforrásai) és a klasszikus tengeri fuvarozói felelősség egyes elemeivel.

1.1. A Fuvarosokról szóló törvénycikk

Az 1840. évi (reformkori) országgyűlés foglalkozott elsőként a *szárazföldi fuvarozás* szabályozásával: megalkotta a Fuvarosokról szóló 1840. évi XX. törvénycikket.[744] A jogszabály nem átfogó jellegű, alapvetően a fuvarozási jogviszony legfontosabb intézményeit szabályozta, mégis óriási előrelépést jelentett a korszakban. Tárgyát értelemszerűen a szekérfuvarozás életviszonyai képezték.

A törvénycikk kárfelelősségi rendszere egy kétágú vétkességi és objektív felelősségi formáció volt. Az ún. árukár miatti kárfelelősség szabályainak kiinduló pontja a jogellenes magatartás, amelyben a károkozó magatartásának értékelése alapítja meg vagy zárja ki a fuvaros felelősségét (szubjektív felelősség), míg a késedelem objektív felelősségi konzekvenciákat vont maga után.

[743] Sajátos alakzat, korlátozott mértékű kártérítés, formalizált igényérvényesítés.
[744] FAZEKAS Zoltán József: A fuvarozási szerződés változásai az új Polgári törvénykönyv tükrében. Iustum Aequum Salutare IX. 2013. 1. 181–193. o.

Az árukárért való kárfelelősség vonatkozó formulája a következő: „A fuvaros a reá bizott *árukért* nem csak szekerével és marhájával, de egész vagyonával *kezeskedni* tartozik, s *minden csel vagy gondatlanság* által okozott kárt az áruk tulajdonosának megtériteni köteles."[745] Mentesül tehát, amennyiben bizonyítja, hogy az árukár „nem az ő csele vagy gondatlansága miatt történt".

Amennyiben a csomagolás hiánya okozta az áruküldemény károsodását, abban az esetben mentesült a fuvarozó, ha bizonyította, hogy a kár nem az ő „hibája vagy gondatlan magatartása" miatt történt.

Árukár esetében a fuvaros kártérítési felelősségének a mértéke kiterjedt a szekerére, a marhájára, sőt egész vagyonával „kezeskedni" tartozott[746], vagyis nem volt mértékében korlátozott.

A fuvarozó a fuvarozási határidő megtartásáért is kárfelelősséggel tartozott. Amennyiben a kikötött fuvarozási határidőnél később érkezett meg az áruküldemény a rendeltetési helyre, akkor a fuvarozó – részben vagy egészben – elvesztette a „fuvarbért" (vagyis a fuvarozási határidő túllépése miatti kárfelelőssége korlátozott volt).[747] Akkor mentesült, ha bizonyította, hogy a kikötött időhatárt *„győzhetetlen akadály"*[748] miatt mulasztotta el.

A felelősségi alakzat tehát árukár esetében tükrözi a korszak magánjogának szubjektív kárfelelősséget preferáló felfogását, míg a határidő túllépésével okozott kár tekintetében objektív felelősség érvényesült. Ez a szabályozás éppen tükörképe (fordítottja) a későbbi jogforrások konstrukciójának.

A kártérítés mértékét közvetlenül csak a késedelmi kárral összefüggésben szabályozza: legfeljebb a fuvardíj értékéig terjedhetett.

Amennyiben szándékosan okozott kárt (pl. dézsmálás), akkor a fuvarost „köztolvajnak" [749] tekintették.

A harmadik elemet, az igényérvényesítést, a Fuvarosokról szóló törvénycikk nem szabályozta.

A törvénycikk felelősségi tárgyú rendelkezéseiben tehát csak részlegesen tükröződik a többosztatú szerkezet: a „klasszikus" szerkezet irányába csak az első lépéseket tette meg, csak a felelősség alakzata és a korlátozott mértékű kártérítés tárgykörét szabályozta.

1.2. A Kereskedelmi törvény

A történeti előzmények legfontosabbja a Kereskedelmi törvény, az 1875:XXXVII. t. cz (a továbbiakban: Kt.). Ez a jogforrás a kor kihívásait megválaszolva már átfogó szabályozást teremtett a szárazföldi továbbítás ügyleteire is. Negyedik Czime a Szállítmányozási ügyletet, az Ötödik

[745] A fuvarosokról szóló 1840. évi XX. tvc. 4. §.
[746] A fuvarosokról szóló 1840. évi XX. tvc. 4. § („nem csak szekerével és marhájával, de egész vagyonával kezeskedni tartozik.")
[747] A fuvarosokról szóló 1840. évi XX. tvc. 5. §.
[748] A fuvarosokról szóló 1840. évi XX. tvc. 6. §.
[749] A fuvarosokról szóló 1840. évi XX. tvc. 8. §.

Czim I. fejezete a fuvarozási szerződés „általános modelljét", II. fejezete pedig a „Vaspályák fuvarozási ügyleteit" szabályozta. *A jogszabály hatálya azonban nem terjedt ki a tengeri árufuvarozási ügyletre.*

A Kt. Ötödik Czim I. és II. fejezete viszont már egy kiforrott komplex rendszert épít ki a fuvarozói felelősséget illetően is.

Két csoportba sorolja a szerződésszegés tényállásait: az árukár (elveszés, megsérülés), és a késedelmes kiszolgáltatás révén keletkező károkra vonatkozó kárfelelősségi szabályokra (ez megegyezik a Fuvarosokról szóló törvénycikk megközelítésével).

A kártérítés mértéke korlátozott, az igények pedig a törvényben meghatározott, az átlagosnál jóval rövidebb határidőn belül érvényesíthetőek. *A fuvarozói felelősség három építő eleme a Kt.-ban tehát már tételesen megjelenik.*

A szabályozás tartalmát tekintve is *kettős:* vonatkozik a „piaci" formációkra is, míg egyes intézményei a vasúti árufuvarozásra vonatkozóan *közszolgálati elemekre épültek* (II. fejezet). Ezek a fuvarkényszert, a sortartást, a szabályozás kogens jellegét, a receptum felelősség érvényesülését és más közszolgálati elemek megjelenését jelentették a szabályozásban.[750] A többi (a „piaci" körülményekhez alkalmazkodó) közlekedési (fuvarozási) mód részletszabályai (I. fejezet) ezeket az intézményeket nem alkalmazzák.

A törvényi szintű szabályozást az *üzletszabályzat* egészítette ki: a Kt. fejezetei és az üzletszabályzat együttesen egy kétszintű szabályozási struktúrát alkotott.

A Kt. felelősségi rendszere is kettős: a közös alaprendelkezéseket a Kt. Ötödik Czim I. fejezet, a vaspályák felelősségének különös szabályait pedig a Kt. Ötödik Czim II. fejezete tartalmazza. Ez azt jelenti, hogy a generális szabályok a vasúti fuvarozási ügyletekre is alkalmazandóak (424. §), a jogviszony sajátosságai okán viszont (a szabályozás keretei között) a „vaspálya" további kikötéseket tehet (és üzletszabályzatában tesz is).

A Kt. felelősségi rendszere tehát a következő.

1.2.1. A felelősség alapja (alakzat)

Mindkét szabályozási tárgyra vonatkozik a felelősség főszabálya. A Kt. alapján a fuvarozó az árukárért és a fuvarozási határidő túllépéséért egyaránt felelősséggel tartozik.

Ez azt jelenti, hogy a fuvarozó felelős azért a kárért, amely az árunak a teljes vagy részleges elveszése vagy megsérülése folytán a fuvarozásra való átvételtől a kiszolgáltatásáig keletkezett. A fuvarozó felelős a fuvarozási határidő túllépéséért is.

a) Árukár

Az *árukár* esetében fokozott (objektív) felelősségről van szó: akkor mentesülhetett a fuvarozó, ha a Kt.-ban kazuisztikusan felsorolt valamely mentesítő körülmény okozta a kárt.

Nevezetesen: a kárt *erőhatalom, vagy az áru természetes minősége, különösen belső megromlás, beszáradás, rendes csurgás vagy a begöngyölésnek kívülről fel nem ismerhető hiányai*

[750] SZALAY (2008): i. m., 14. o.

okozták.[751] Ezek – amint a későbbiek során bemutatjuk – a „régi" Ptk., sőt a hagyományos tengeri fuvarozói felelősség szabályozásának is elemei.

A Kt. a *vaspályák* speciális rendelkezéseiben (II. fejezet) külön felsorolja azokat a további körülményeket, amelyek az *Üzletszabályzatban való kikötés révén ugyancsak mentesülési lehetőséget biztosítanak a fuvarozónak* az árukár esetére. Ezt a listát a vasúti fuvarozás sajátosságai indokolták. Olyan körülmények is okozhatják ugyanis az árukárt, amelyek a vasúti fuvarozás természetével járnak együtt, de a vasút általában nincs abban a helyzetben, hogy ki tudná mutatni az okozati összefüggést a fuvarozással járó veszélyből eredő ok és a kár között. Méltánytalan lenne tehát a valószínűleg a vasúton kívül álló okból bekövetkezett kár megtérítésének kötelezettségét is a vaspályára hárítani.[752]

A Kt. tehát tételesen felsorolja a vasúti fuvarozással általában együtt járó különös veszélyforrásokat, s ezekre vonatkozóan a *bizonyítási terhet megfordítja*. Az ellenkező bizonyításáig vélelmezni kell, hogy a kár a meghatározott természetes kockázat valamelyikéből – ha az fennáll – származott. A károsult természetesen bizonyíthatja, hogy a kár nem a szóbanforgó veszélyből származott (megdönthető vélelem)[753].

A mentesítő tényezők a következők:

- A nyitott kocsin történő fuvarozás. Az ebből eredő károkért – a Kt. alapján nem felelt a vaspálya, amennyiben a feladóval létesített megállapodás alapján, tehát szerződésszerűen történt így az árutovábbítás.[754]
- Élőállatok fuvarozásával járó veszély.[755]
- A helytelen rakodásból eredő kár.[756]
- Az árukísérő tevékenységének elmulasztásából származó károk.[757]
- A csomagolás („begöngyölés") hiányából vagy hiányosságából eredő veszély.[758]
- Az áruk természetes minőségéből származó különös kockázat.[759]

Utóbbi két mentesítő tényező a „főszabályban" is szerepel, a kiemelésnek itt elsősorban a bizonyítási teher szempontjából van szerepe (az megfordul).

[751] Kt. 398. §.
[752] NÁNÁSSY: i. m., 314. o.
[753] A Kt. a vaspályák speciális rendelkezései között szabályozza a bizonyítási teher elosztásnak kérdéskörét. Ez alapján „*…az ellenkező igazolásáig azon vélelem is kikötöttnek tekintendő, hogy a bekövetkezett kár, ha az el nem vállalt veszélyből* (425. § 1-6 pont) *eredhetett, valójában ezen veszély által okoztatott." Ez azt jelenti, hogy a vélelmezni kell, hogy az árukár a felsorolt különös tényezőkből származott, viszont ellenbizonyításnak van helye: a* károsult ellenbizonyítása alapján megállapítható, hogy a kár nem ebből a veszélyből származott.
[754] Kt. 425. § (1) bek. (Ilyen károk különösen az időjárás behatása folytán keletkezett károk, pl. átázás, megfagyás).
[755] Kt. 425. § (5) bek.
[756] Kt. 425. § (3) bek. (Ilyen például, ha a be-vagy kirakodást végző munkások rakodás közben leejtik az árudarabokat és az összetörik).
[757] Kt. 425. § (6) bek.
[758] Kt. 425. § (2) bek.
[759] Kt. 425. § (4) bek.

Ezen tételesen felsorolt mentesítő okokat a „vaspálya" Üzletszabályzatába foglalta, a szabályozás tehát megalapozta azt a „klasszikus" felelősségi alakzatot, amelyet majd az 1959. évi IV. tv. („régi" Ptk.) – *valamennyi alágazatra vonatkozóan* – átvett és alkalmazni rendelt.

b) Késedelmi kár

A Kt. fuvarozói felelősségi szabályozásában a vétkességi mozzanat is megjelenik: a fuvarozó a „kikötött vagy szokásos *fuvaridő elmulasztásából eredő kárért* való felelősség" alól csak a „rendes fuvarozó gondosságával el nem kerülhető" esetkörökben mentesülhetett.

A bemutatott konstrukció éppen ellenkezője a Fuvarosokról szóló törvénycikk rendelkezéseinek. Kárfelelősségi rendszere ugyancsak kétágú, a felelősség alakzata árukár esetében viszont objektív szerkezetű, a határidő túllépéssel okozott kár tekintetében pedig szubjektív, vagyis vétkességi kárfelelősség. (Ezt a konstrukciót a „régi" Ptk. tovább viszi.)

1.2.2. A kártérítés mértéke

A Kt. a háromosztatú felelősségi struktúra második elemét, a kártérítés mértékét is részletesen szabályozta. Az árukár és a késedelmi kártérítés mértékének az alapja ebben a szabályozásban is különböző.

Az áru elveszése esetén a kártérítés alapjául a küldemény kiszolgáltatási értéke szolgált.[760] A küldemény megsérülése esetén pedig annak a különbözetnek a megtérítésére volt köteles a fuvarozó, amellyel az áru értéke a kiszolgáltatás helyén csökkent[761].

A vaspályák speciális szabályaiban a Kt. megengedi, hogy a vasút kikösse, hogy a kártérítés összege a fuvarlevélben feltüntetett összeg legyen, vagy az előre megállapított szabályzati tételt ne haladja meg: az *Üzletszabályzatban vagy a fuvarozási szerződésben tehát tovább korlátozható a kártérítés mértéke* (ún. értékbevallással viszont magasabb összeg köthető ki).

A fuvarozó szándékos károkozása jelenti az egyetlen kivételt a korlátozott mértékű kártérítés elve alól. Amennyiben a fuvarozó szándékosan okozta a kárt, akkor a teljes kár megtérítésére köteles.[762]

A Kt. a fuvarozói késedelmet a *fuvardíj* egészének vagy egy részének az elvesztésével, vagy más kötbérfizetési kötelezettséggel szankcionálja.[763] A vaspályák speciális szabályai alapján tehát a fuvaridő elmulasztásáért fizetendő kártérítés összege főszabály szerint a fuvardíj értékére korlátozódott, kivételt képez ez alól itt is a fuvarlevélben kikötött érték (értékbevallás). Ekkor a bevallott összeg erejéig terjedhetett a fuvarozó kártérítési felelőssége.

[760] A kártérítés nem haladhatja meg azt az összeget, amellyel a hasonló fajtájú és minőségű áru a rendeltetési helyen bírt akkor, amikor a kiszolgáltatásnak kellett volna történnie.
[761] NÁNÁSSY: i. m., 331. o.
[762] Kt. § 399. §.
[763] Kt. 399. §.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

1.2.3. Az igényérvényesítési eljárás

Az igényérvényesítési eljárás tételes szabályozása teljesen új elemként jelent meg a Kt.-ban. (A Fuvarosokról szóló törvénycikk nem szabályozta ezt a tárgykört.)

A Kt. általános szabályai alapján a kiszolgáltatáskor külsőleg *nem felismerhető* árukár esetén a fuvarozó az áru kiszolgáltatása után akkor felel, amennyiben az átvevő a hiány vagy sérülés felfedezése után *haladéktalanul* bejelenti a kártérítési igényét.[764] A fuvarozási szerződésből eredő igények azonban megszűnnek, ha az átvevő a részére kiszolgáltatott árut kifogás nélkül vette át. Ennek alapja, hogy a küldemény kikerült az őrizetéből, ezért a fuvarozói felelősség alapja (custodia kötelezettség) szűnt meg.

Amennyiben egyetlen vasúti társaság végezte a fuvarozást, akkor a károsult természetesen ez ellen érvényesítheti a kártérítési igényét. Amennyiben viszont több vasút részes a fuvarügylet lebonyolításában, akkor ezek egyetemlegesen felelnek a szerződés teljesítéséért: a fuvaroztató a kötelezettek bármelyikétől követelheti az igényének kielégítését.

A fuvarozási ügylet természeténél fogva gyors lebonyolítást igényel. Ezért a fuvarozási szerződésből eredő igények érvényesítésének határideje a Kt.-ban nagyságrendileg rövidebb időhöz kötött, mint az akkori 32 éves általános elévülési idő: a fuvarozási jogviszonyból származó igények 1 év alatt évültek el.

A fuvarozó fuvardíj iránti igénye érvényesítésének igen fontos eszköze már a Kt.-ban is a *törvényes zálogjog* volt. A Kt. általános rendelkezései – hasonlóan más fuvarjogi szabályozásokhoz – lehetővé teszik a fuvardíjnak az utólag, pontosabban a kiszolgáltatás alkalmával való megfizetését. Ez indokolja a fuvarozó törvényes zálogjogát. Ha ugyanis a fuvarozó, pl. a vasút nem kapná meg a szerződés alapján őt megillető fuvardíjat és indokolt költségeit, akkor a törvény alapján a fuvarozott áru értéke megfelelő fedezetül szolgált a fuvarozói igények kielégítésére.[765]

Összefoglalóan megállapítható, hogy a Kt. közvetlenül – vagy közvetetten –, az üzletszabályzatba foglalt rendelkezésekkel kiegészítve, már egy kiforrott, háromosztatú felelősségi struktúrát alapított, amelyre a következő korszak jogforrása, az 1959. évi IV. törvény is ráépülhetett.

1.3. Az 1959. évi IV. törvény („régi" Ptk.)

A „régi" Ptk. – szakítva a Kt. két külön modelljének gondolatával – egyetlen, generális fuvarozási szerződési modellt valósít meg oly módon, hogy a törvény XLI. fejezete önálló szerződéstípusként nevesíti a fuvarozási szerződést.

A fuvarozó felelősségét speciális szabályokkal rendezi (500-505. §§). Ez a felelősségi modell is fokozott (objektív) felelősségi konstrukciót alkalmaz, amit a hagyományok (és előzmények: Kt.) mellett a törvény hatályba lépése idején fennálló társadalmi-gazdasági rend és a magyar gazdaságirányítási rendszer sajátosságai is indokoltak.

[764] Kt. 410. §.
[765] Kt. 411. §.

A „régi" Ptk. a Kt.-ban megjelenő tradicionális fuvarozói felelősségi struktúrát veszi alapul. Ez mindenekelőtt a konstrukció három építő elemből álló szerkezetét jelenti, vagyis a struktúrában külön szabályozás tárgyát képezi a felelősség sajátos alakzata, a kártérítés összegszerűen korlátozott mértéke, valamint az igényérvényesítés.

A továbbiakban áttekintjük a felelősség három építő elemét, s a jobb átláthatóságra törekedve táblázatszerűen hasonlítjuk össze a „régi" Ptk. és a Kt. rendelkezéseit.

1.3.1. A felelősség alakzata

a) Árukár

A „régi" Ptk. formulája alapján „A fuvarozó felelős azért a kárért, amely a küldemény átvételétől a kiszolgáltatásig terjedő idő alatt a küldemény teljes vagy részleges elveszéséből, megsemmisüléséből vagy megsérüléséből keletkezett…".[766]

A fuvarozói felelősség működési logikájának középpontjában a fuvarozás tartama alatti *károsodás objektív ténye* áll. Ez – amint már bemutattuk – maga a szerződésszegés. A felelősségi konstrukció fokozott és objektív: a fuvarozó csak akkor mentesül, ha a Ptk.-ban kazuisztikusan felsorolt valamely mentesítő körülmény okozta az áruküldemény károsodását.

A törvényben tételesen felsorolt mentesítő körülmények a Kt. rendelkezéseinek lényegében megfelelnek. Külön kiemelést érdemel viszont, hogy a „új" Ptk. egységes szerkezetben szabályozza, és *valamennyi közlekedési alágazatra kiterjeszti komplex kárfelelősségi rendszerét.* A „régi" Ptk. hatálybalépéskori (eredeti) szövege alapján a fuvarozó mentesül, amennyiben a kárt az alábbi körülmények okozták:

> *„501. § …*
> *a) ellenállhatatlan erő,*
> *b) a küldemény belső tulajdonsága,*
> *c) a csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága,*
> *d) a feladó által végzett berakás, illetve a címzett által végzett kirakás, vagy*
> e) *annak következtében állott elő, hogy a feladó, a címzett vagy az általuk rendelt kísérő nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható".*

A „régi" Ptk.-nak a Ptk. Novellával módosított (2014. március 14-i) szövege szerint ugyanezen körülmények vezetnek a fuvarozó mentesüléséhez, viszont a „külső veszélyek" körének megnevezése változott: az „*ellenállhatatlan erő"*-t felváltotta a *„fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok" „*terminus technicusa". (A Fuvarosokról szóló tvc. szóhasznála-

[766] „régi" Ptk. 501. §.

tában ezt a fogalmat a „győzhetetlen akadály” fejezte ki, és a késedelmi kár megtérítése alól mentesítette a fuvarost.)

A XIII-1. táblázattól a XIII-3. táblázatig mutatjuk be a Kt. és a „régi” Ptk. fuvarozói felelősségi rendszerének azonos és eltérő elemeit a felelősség alakzatára vonatkozóan.

XIII-1. táblázat A felelősség alapja (Készítette: K. V.)

Kt.	Ptk.
„Általában” és a „vaspályák ügyleteire is” 398.§ „A fuvarozó **minden kárért**, amely az áruban az **átvételtől a kiszolgáltatásig** elveszés vagy megsérülés által történik, **felelős**, amennyiben igazolni nem képes…”	501. § „A fuvarozó **felelős** azért a **kárért**, amely a **küldemény átvételétől a kiszolgáltatásig** terjedő idő alatt a küldemény teljes vagy részleges elveszéséből, megsemmisüléséből, vagy megsérüléséből keletkezett, …”

A két szabályozás csak a fogalmazásmódban tér el egymástól, tartalmilag viszont teljesen azonosak. Rendelkezéseik alapján a fuvarozó kártérítési felelősséggel tartozik minden kárért, ami abban az idősávban következik be, amikor a birtokában tartotta az áruküldeményt.

XIII-2. táblázat Mentesülés a felelősség alól (objektív tényezők) (Készítette: K. V.)

Kt.	Ptk.
„Általában” 398.§ … a kárt • erőhatalom, vagy • az áru természetes minősége, különösen belső megromlás, beszáradás, rendes csurgás, vagy • a begöngyölésnek kívülről fel nem ismerhető hiányai okozták. *425. § A vaspálya kikötheti*…(hogy)… *felelősséget nem vállal* (olyan árukért, amelyek) • nyitott kocsikon fuvaroznak, • begöngyölést igényelnek, … és … nem, vagy csak hiányosan begöngyölve adatnak fel, • …**fel-vagy lerakodását** … a feladó, illetőleg az átvevő eszközli …, • melyek sajátszerű minőségüknél fogva… veszélyeztetettek, • élő állatok…, • kísérettel ellátott áruk…	501. § kivéve…, ha • ellenállhatatlan erő (majd: a fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok), • a küldemény belső tulajdonsága, • a csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága, • a feladó által végzett berakás, illetőleg a címzett által végzett kirakás, vagy…

A Kt. és a „régi” Ptk. mentesítő körülményeinek az összevetéséből következik, hogy a vaspályák speciális kikötései lényegében megegyeznek a „régi” Ptk. kimentő tényezőivel. Utóbbiból viszont hiányzik az élőállat, valamint a nyitott kocsi alkalmazása mint exculpatio-s körülmény. Ezt a gyakorlatban viszont involválja a küldemény természete és a fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

XIII-3. táblázat Mentesülés a felelősség alól (szubjektív elem) (Készítette: K. V.)

Kt.	Ptk.
„Vaspálya” 425. § Harmadik fordulat: „A pályát… felelősség terheli, ha igazoltatik, hogy a kár a **vállalatnak** vagy embereinek **vétkessége** által okoztatott.”	501. § „kivéve…, ha • annak következtében állott elő, hogy a feladó, a címzett vagy az általuk rendelt kísérő nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben elvárható…”

Az árukárért való felelősségben – mintegy másodlagosan – mindkét szabályozásban megjelenik a szubjektív felelősségi mozzanat, azonban eltérő tárgykörre vonatkozóan.

Míg a Kt.-ban a *fuvarozó* felróható magatartása e rendelkezése révén alapozza meg a kártérítési felelősséget, addig a „régi” Ptk. éppen ellenkezőleg, a kimentés (fuvaroztató) oldaláról közelíti meg a kérdéskört. A fuvaroztató magatartása képezi a megítélés tárgyát: a fuvarozó akkor is mentesül, amennyiben a fuvaroztató nem úgy járt el, ahogyan az adott helyzetben általában elvárható, s ez okozta az árukárt.

A Kt.-ban tehát a fuvarozó vétkessége mintegy ultima ratioként kiegészítette az objektív felelősséget, a „régi” Ptk.-ban pedig a fuvaroztató közrehatása körében jelenik meg a vétkességi elem.

A klasszikus fuvarozói felelősségi alakzat szerves része a bizonyítási teher megosztása a felek között. A Kt. megdönthető vélelmet alapít[767], míg a „régi” Ptk.-ban tételes szabályok révén megosztott.[768]

A fuvarozónak mentesüléséhez valójában azt kell bizonyítania, hogy olyan tételesen meghatározott körülmény okozta a kárt, amely kívül esik a kompetenciáján[769].

A fuvaroztatót viszont az olyan körülményekkel kapcsolatos bizonyítás terheli, ami a saját feladat és ellenőrzési körébe tartozik. Neki kell bizonyítania, hogy nem a küldemény belső tulajdonsága okozta az árukárt, s hogy nem a berakás, illetve a kirakás helytelenségére vezethető vissza a károsodás.[770]

---

[767] *„Vaspálya”*
A 425. § második fordulat: …az ellenkező igazolásáig azon vélelem is kikötöttnek tekintendő, hogy a bekövetkezett kár, ha az el nem vállalt veszélyből (425. § 1-6 pont) ***eredhetett****, valójában ezen veszély által okoztatott.* (megdönthető vélelem)

[768] 502. § (1) bek. A *fuvarozót* terheli annak bizonyítása, hogy a kárt a *tevékenységi körén kívül eső ellenállhatatlan ok* okozta, a *feladót*, illetőleg a *címzettet* terheli annak bizonyítása, hogy a kár *nem* a küldemény *belső tulajdonságára* vezethető vissza. (2) bek. A *csomagolás* hiányosságát a *fuvarozó*, azt, hogy a kár *nem* ennek következtében állott elő, *a feladó, illetőleg* a *címzett* köteles bizonyítani… (3) bek. Ha a berakást a *feladó*, illetőleg a kirakást a *címzett* végezte, őt terheli annak bizonyítása, hogy a kár *nem* a berakás, illetőleg a kirakás következtében állott elő, (4) bek. *A feladót, illetőleg a címzettet* terheli annak bizonyítása, hogy ő, illetőleg az általa rendelt *kísérő úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható*.

[769] Pl. az áruküldemény belső tulajdonsága, vagy olyan körülmény, amit nem kerülhetett el, és amelynek következményeit nem állott módjában elhárítani.

[770] „(1) A fuvarozót terheli annak a bizonyítása, hogy a kárt a tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok okozta, a feladót, illetőleg a címzettet terheli annak a bizonyítása, hogy a kár nem a küldemény belső tulajdonságára vezethető vissza. (2) A csomagolás hiányosságát a fuvarozó, azt, hogy a kár nem ennek következtében állott elő, a feladó, illetőleg a címzett köteles bizonyítani. (3) Ha a berakást a feladó, illetőleg a kirakást a címzett végezte, őt terheli annak a bizonyítása, hogy a kár nem a berakás, illetőleg a kirakás következtében állott elő. (4) A feladót, illetőleg a címzettet terheli annak a bizonyítása, hogy ő, illetőleg az általa rendelt kísérő úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható.”

A fuvarozó árukárért viselt, meglehetősen szigorú felelősségét ezek alapján a bizonyítási teher sajátos megosztása is ellensúlyozza.

b) Késedelmi kár

A fuvarozó felelősségét a „régi" Ptk. a határidő túllépéssel összefüggésben is szabályozza.

A fuvarozó késedelembe eshet a fuvareszköz kiállításával, a küldemény átvételével, valamint a fuvarozás megkezdésével és a kiszolgáltatással is.

A *fuvareszköz kiállításának késedelmét* részletes szabályozás tárgyává teszi a „régi" Ptk. Rendelkezései mindhárom felelősségi elemre: vagyis a felelősség alakzatára, a kártérítés mértékére, valamint az igényérvényesítési eljárásra egyaránt kiterjednek.

Az alakzat szempontjából objektív felelősség érvényesül: „Ha a fuvarozó a küldemény átvétele előtt a megfelelő fuvareszköz kiállításával késlekedik, a feladó elállhat…"[771] a szerződéstől és kártérítést követelhet. A határidőtúllépés ténye alapján felel tehát a fuvarozó. (A kérdéskör további, a kártérítés mértékét érintő részletkérdéseire a XIII.1.3.2.a) fejezetben részletesen kitérünk.)

Amennyiben viszont a fuvarozó nem szolgáltatja ki a küldeményt a szerződésben rögzített határidőben, akkor viszont a fuvarozó kiszolgáltatási késedelembe esik. A „régi" Ptk. a Kt.-val azonos konstrukció alapján rendezi a kiszolgáltatási késedelem jogkövetkezményét. Vétkességi felelősséget alapít, ami azt jelenti, hogy a fuvarozó csak akkor mentesülhet (a kötbérfizetési kötelezettség alól), ha bizonyítja, hogy a fuvaridő megtartása érdekében úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható.[772]

1.3.2. A kártérítés mértéke

Amint az előző szerkezeti egységekben kifejtettük, nincs olyan szabályozás (szemben a Fuvarosokról szóló törvénycikkel), amely – a dolózus magatartás kivételével – a teljes kártérítés elvét alkalmazná árukár esetére. Ennek indokait a XII.1 pontban összefoglaltuk. A fuvarozónak rendszerint nagy terhet jelentő fokozott kockázatviselését a „régi" Ptk. is korlátozza. A Kt. szabályozási konstrukcióját követve attól függően különbözik a kártérítés maximális mértéke, hogy árukár vagy határidőtúllépés alapozza meg a fuvarozó kártérítési felelősségét.

a) A kártérítés mértéke a jármű kiállításának késedelme esetén

A „régi" Ptk. a határidőtúllépéssel összefüggésben – egyedülálló módon – külön szabályozza a fuvareszköz késedelmes kiállítása esetén követelhető kártérítés maximális mértékét.

Ha „a fuvarozó a küldemény átvétele előtt a megfelelő fuvareszköz kiállításával késlekedik…"[773], akkor a feladó kártérítést követelhet, a követelések pedig három kárcsoprotba sorolhatóak:

[771] „régi" Ptk. 492. § (3) bek.
[772] OSZTOVITS: i. m., 1788. o.; „régi" Ptk. 500. §.
[773] „Régi Ptk. 492. § (3) bek.

- követelheti a *berakás* eredménytelen megkísérléséből *eredő kárai* megtérítését,
- a más fuvarozónak kifizetett *fuvardíjtöbbletet*,
- amennyiben pedig a kiállítás késedelme miatt a küldemény elveszik vagy megsemmisül, vagy értékcsökkenés következik be, akkor a feladó a küldemény értékét követelheti a fuvarozótól. Azt az értéket is követelheti, amivel az áru értéke csökkent. Ennek viszont az a feltétele, hogy a feladó előzetesen közölje a fuvarozóval a küldemény tárgyát, vagy az tudjon (vagy tudhatott) róla.

A késedelem miatti kár a legutóbbi esetben tehát átfordul árukárba: a kártérítés mértéke a küldemény értékéhez igazodik. A tárgykört a Kt. egyáltalán nem szabályozza.

b) A kártérítés mértéke árukár esetén

„A küldemény teljes vagy részleges elveszése, illetőleg megsemmisülése esetén a fuvarozó a fuvardíjra, illetőleg a fuvardíj arányos részére nem tarthat igényt, köteles továbbá megtéríteni az elveszett *dolog értékét*" (Ptk.)[774].

XIII-4. táblázat A kártérítés mértéke (Készítette: K. V.)

Kt.	Ptk.
„Általában" és a „vaspályák ügyleteire is" 398.§ „A fuvarozó minden kárért, amely az **áru**ban…"	503. § (1) „A küldemény teljes vagy részleges elveszése, illetőleg megsérülése esetén a fuvarozó a fuvardíjra, illetőleg a fuvardíj arányos részére nem tarthat igényt, köteles továbbá megtéríteni az **elveszett dolog értékét."**

A *küldemény elveszése* esetén a kártérítés mértéke tehát az elveszett dolog értékére korlátozott.[775] Az elveszett dolog pontos értékének a kalkulációjára viszont – szemben a Kt. rendelkezéseivel – nem állapít meg külön szabályt a „régi" Ptk. Ezt általában a fuvarozás részletes feltételeit tartalmazó szabályok (alágazati szabályok, s a konkrét szerződések) rögzítik.[776] (A hivatkozott rendelkezés nem érvényesül természetesen a fuvarozó szándékos károkozása esetén.)

A két jogforrás érdemét tekintve ekvivalens a kártérítés mértéke szabályozása tekintetében. Egységesen a küldemény értékére korlátozzák azt. Ez első ránézésre mégsem egyértelmű a Kt. rendelkezései alapján, a kár kiszámítására vonatkozó szabályokból viszont kitűnik: az áru kereskedelmi értéke jelenti az alapot az összeg kalkulációjára.[777] Ebből pedig az következik, hogy legfeljebb a dolog értékét köteles a fuvarozó megtéríteni kártérítés gyanánt. A „régi" Ptk. ebben a kérdéskörben már teljesen egyértelműen fogalmaz.

[774] „Régi" Ptk. 503. § (1) bek.
[775] Ez azt jelenti, hogy az elmaradt haszon és az elveszett költekezés megtérítése nem követelhető a fuvarozótól, a feladó, illetve a címzett pedig mentesül a fuvardíj megfizetése alól. (Amennyiben a kötelezett már megfizette a fuvardíjat, az visszajár.)
[776] Ha dolognak a kár bekövetkeztekori értéke nem állapítható meg, akkor a szabályzat rendelkezése hiányában a bíróságnak kell eldöntenie, hogy a hatósági árat, a számlával igazolt értéket vagy a feladás vagy a megérkezés helye és ideje szerinti értéket veszi-e alapul.
[777] Kt. 399. § Az áru elveszése vagy megsérülése miatti kártérítés esetében, a kár kiszámításánál, az árunak szükséghez képest szakértők által megállapított *rendes kereskedelmi*, ilyennek nem létében pedig *közönséges értéke* vétetik alapul.

c) A kártérítés mértéke a fuvarozási határidő túllépése esetén

A *késedelmes fuvarozó* a késedelem tartamához mért, legfeljebb azonban a fuvardíjnak megfelelő összegű kötbért köteles megfizetni. (A kötbér minimál és átalány kártérítés). Ezen a rendelkezésen a „régi" Ptk. 2014. március 14-i szövegváltozata sem változott.

XIII-5. táblázat A késedelem szabályozása (Készítette: K. V.)

Kt.	Ptk.
400. § „A fuvarozó felelős **a kikötött vagy szokásos fuvaridő elmulasztásából eredő kárért…**" 401. § „Ha a fuvaridő elmulasztása esetére **a *fuvardíj bizonyos részének* *levonása*, vagy teljes elveszése vagy más *kötbér* állapíttatott meg…"**	**500. § „A késedelmes fuvarozó a késedelem tartamához mért, legfeljebb azonban a fuvardíjnak megfelelő összegű kötbért köteles megfizetni."**
„…kétség esetében a késedelemből eredő, s az érintett kikötmények összegét meghaladó kár megtérítése is követelhető."	*„A károsult a kötbért meghaladó* kárának megtérítését akkor követelheti, ha a fuvarozó a határidőben való teljesítéséhez fűződő érdek ismeretében írásban vállalta a határidő megtartását, és nem bizonyítja, hogy a késedelmet a tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok idézte elő."

A fuvarozási határidő túllépéséből eredő kár maximális mértéke szempontjából jelentős különbségek mutatkoznak a Kt. és a „régi" Ptk. között.

A Kt. alapján főszabály szerint a fuvardíj értéke jelentette a kártérítés maximális mértékét.

A „régi" Ptk. viszont a kiszolgáltatási késedelem jogkövetkezményét a fuvarozó kötbérfizetési kötelezettségében állapította meg a károsult részére. Ennek a mértéke a késedelem tartamához mért, de legfeljebb a fuvardíj értékéig terjedhetett.

A károsult a kötbért meghaladó kárának megtérítését is követelhette a fuvarozótól a „régi" Ptk. alapján, ha a fuvarozó írásban vállalta a határidő megtartását, mégpedig a feladónak a határidőben való teljesítéshez fűződő érdeke ismeretében (érdekbevallás). Ez objektív felelősségi konstrukció volt, tehát a fuvarozó csak akkor mentesülhetett, amennyiben bizonyította, hogy a késedelmet tevékenységi körén kívül eső, elháríthatatlan ok idézte elő („eredeti" Ptk.).

A Kt. is lehetővé tette ugyan a kikötött összeget meghaladó kár érvényesítését, felelősségi jogi szempontból azonban különbségek mutatkoznak a szabályozások között. A Kt. nem követelt meg írásbeli úton tett érdekbevallást, és a kimentéshez nem kellett bizonyítania a fuvarozónak, hogy a késedelmet tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok idézte elő. Ez alapján – szemben a „régi" Ptk. bemutatott konstrukciójval – vétkességi felelősség érvényesült.

d) A kártérítés mértéke dolózus magatartás esetén

A fuvarozó szándékos károkozása a „régi" Ptk. alapján is kivételt jelent a korlátozott mértékű kártérítés elve alól. Ez alapján, „ha a kárt a fuvarozó szándékosan okozta, az ebből eredő minden kárért felelős". Ennek indokait ismertettük. A konstrukció teljesen azonos a Kt. rendelkezéseivel.

XIII-6. táblázat Kártérítés dolózus magatartás esetén (Készítette: K. V.)

Kt.	Ptk.
399. § „… Ha a fuvarozó vagy emberei bebizonyíthatólag vétkes gondatlansággal jártak el, a fuvarozó teljes kártérítéssel tartozik.”	503. § (3) „Ha a kárt a fuvarozó szándékosan okozta, az ebből eredő minden kárért felelős.”

1.3.3. Az igényérvényesítési processzus

Az igények mihamarabbi dokumentálását, bejelentését és érvényesítését elősegítő mechanizmus szabályozása a „régi” Ptk. fuvarozói felelősségi struktúrájának is szerves részét képezi, habár erre vonatkozóan generális jellege miatt csak csekély számú rendelkezést tartalmaz. Ezek lényegében határidőket állapítanak meg a kártérítési igény dokumentálására és az igény bírói úton való érvényesítésére. A meglehetősen „takarékos” szabályozást az indokolja, hogy a „régi” Ptk. az alágazati jogszabályokra (VÁSZ, GFSZ/KÁSZ stb.) bízta a részletes szabályozást.

A kiszolgáltatáskor *felismerhető* árukár esetére haladéktalan igénybejelentést írt elő, melynek elmulasztása jogvesztéssel járt. Az átvételkor *nem felismerhető* árukár esetére pedig az átvételtől számított 3 napban állapította meg a fuvarozóval szembeni igények érvényesítésének jogvesztő határidejét a „régi” Ptk. (Hasonlóan a hajózási árufuvarozási szabályzatokhoz.)

A Kt. a fenntartás tételével kapcsolatosan csak az átvételkor nem felismerhető árukár bejelentési határidejéről rendelkezik. Viszont nem konkrét – napokban számolható – határidőhöz köti azt, hanem a hiba felismerését követő haladéktalan igénybejelentést követel meg.

A fuvarozási szerződés alapján támasztható igények elévülési ideje a „régi” Ptk.-ban is – kivéve természetesen a szándékos és súlyosan gondatlan károkozás esetét – az általános elévülési időnél (5 év) jelentősen rövidebb: 1 év. Ez érvényesül mind a fuvaroztatónak a fuvarozóval szembeni, mind a fuvarozónak a fuvaroztatóval szembeni igényei érvényesítésre is. A Kt. elévülési időre vonatkozó rendelkezéseiben a „régi” Ptk. tehát nem hozott változást.

A Kt.-ban és a „régi” Ptk.-ban azonosságként értékelhető az is, hogy mindkét szabályozásban az igény érvényesítésének egyik legjelentősebb biztosítéka – a XII.1.2.d) pontban bemutatott – törvényes zálogjog intézménye.

Összefoglalóan megállapítható, hogy a „régi” Ptk. lényegében egyenes rendben vitte tovább a Kt. releváns fejezetének koncepcióját, sőt a részletszabályok többségét is.

2. A tradicionális tengeri fuvarozói felelősség és a „régi” Ptk.

2.1. A szabályozás módszere, valamint tárgyi és területi hatálya

A tengeri árufuvarozás olyan közlekedési ágazat, amelynek életviszonyait elsősorban nemzetközi jogi lex specialis rendezi. A „régi” Ptk. kizárólag szubszidiárius (mögöttes) jogként merült fel ebben a viszonylatban, mert közvetlen alkalmazását lényegében kizárta: „Tengerhajózási, illetőleg légifuvarozási vállalat fuvarozási szerződéseire e fejezet annyiban irányadó, amennyiben

jogszabály, vagy nemzetközi szerződés, egyezmény, illetőleg szabály eltérően nem rendelkezik."[778] Tehát a tengeri magánjog forrásai – nemzetközi egyezmények – (az Egyezmény vagy a Konvenció), illetve az ún. „szabályok", mint a bill of lading, illetve szabadhajózási viszonylatban a charter party intézménye ezt megteszi, így szinte hézagmentesen kizárja a „régi" Ptk. közvetlen alkalmazását.

Valójában alig maradt (de maradt!) olyan életviszony-sáv, amelyre vonatkozóan a „régi" Ptk. alkalmazása szóba jöhetett volna.

A felelősségelmélet szempontjából azonban mégis indokolt a két szabályozási kör egybevetése, mert a jelenleg is hatályos, de később született tengerjogi szabályozásoktól való eltérések az összehasonlítás révén még plasztikusabban kirajzolódnak.

2.2. A („régi") Ptk. és a klasszikus tengeri fuvarozói felelősség összehasonlító elemzése

2.2.1. Előzmények

Az első „írott jog" Mária Terézia idejében született: ekkor adták ki az Editto politico di navigazione c. rendeletet (1774). Ez elsősorban rendészeti kérdésköröket tett szabályozás tárgyává, viszont néhány elemében – közvetetten – a tengeri magánjog témakörét is érintette.[779]

Egyébként a Földközi-tengeri szokásjogot alkalmazták a magyar koronához tartozó ún. Tengermellék területén.

A napóleoni okkupációt követően azonban a *tengeri magánjogot*, így a fuvarozó felelősségét is a francia Code de Commerce szabályozta, ami Dalmácia visszafoglalása után (1819) továbbra is érvényesült. Magyarországon ugyan soha nem hirdették ki, a gyakorlatban viszont alkalmazták, és mint szokásjog érvényesült.

Az 1871. szept 14. m. kir. ministerelnöki, igazságügyministeri és horvát báni egyetértőleges rendelet (a fiumei kir. tszék felállítása és hatósága tárgyában) 11. §. alapján pedig *Code de Commerce* és az *Editto politico di nacigazione mercantile* vontkozott.[780]

A francia és az osztrák jog alkalmazása azonban nem játszott közvetlen szerepet a klasszikus fuvarozói felelősség kialakításában. *Ezért az összevetés hangsúlyát a klasszikus felelősségi ág kiépülésében releváns nemzetközi és hazai jogforrásokra helyezzük, és vetjük össze a „régi" Ptk. konstrukciójával.*

1931. július 2-án ratifikálták a Brüsszeli Egyezményt, amely a magyar jog ma is hatályos jogforrása. Törvényszerű tehát, hogy az Egyezménynek közvetlen ráhatása volt a „régi" Ptk. fuvarjogi rendelkezéseire. Ennek az volt a célja, hogy a nemzetközi minták figyelembevételével jöjjön létre a szabályozás, ami a fuvarozási szerződésben részt vevő személyek érdekeit egyaránt figyelembe veszi.[781]

[778] „Régi" Ptk. 506. § (2) bek.
[779] BENYOVITS: i. m., 7-8. o.
[780] VERMES Attila: A szállítmánybiztosítási szerződés. (Doktori értekezés), Győr, 2019., 54-55. o.
[781] VÉKÁS Lajos: Szakértői javaslat az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez. Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft. Budapest, 2008., 932. o.

A „régi” Ptk. és a tradicionális tengeri fuvarjogban közös elem, hogy a küldeményben keletkezett kár maga a szerződésszegés, ez alapítja meg a kárfelelősséget, a mentesülést pedig tételesen felsorolt objektív mentesítő tényezők bizonyítása teszi lehetővé.

Ez a hagyományos fuvarjogi felelősségi struktúra érvényesül az előzőekben bemutatottak szerint a Kt. és a „régi” Ptk. kárfelelősségi rendszerében, illetve a tengeri árufuvarozás ma is hatályos első szabályrendszerében, az Egyezményben is.

2.2.2. A felelősség alakzatának összevetése

Az azonos elveken nyugvó (tradicionális) felelősségi rendszer négy megjelenési formáját a következő táblázatokba foglaltan hasonlítjuk össze.

- Az első közös elem – amint bemutattuk – a felelősség alapja. A fuvarozó a küldeményben keletkezett árukárért kártérítési felelősséggel tartozik, amennyiben az a felvétel és a kiszolgáltatás közötti időtartamban, vagyis a fuvarozó birtoklásának az ideje alatt következett be (receptum felelősség).
- A mentesülést tételesen felsorolt – döntően objektív – tényezők teszik lehetővé. A mentesüléshez vezető körülményeket az alábbi táblázatok foglalják össze.

a) A „casus maior” és/vagy „casus minor” esetkörei (és a vegyes zóna)

A kimentő tényezők első csoportját a „casus maior” és/vagy „casus minor” esetkörei képezik.

XIII-7. táblázat Mentesítő körülmények (Készítette, ford.: K. V.)

Kt. és a „régi” Ptk.	Brüsszeli Egyezmény IV. cikk 2. bek.	Rotterdami Egyezmény 17. cikk
Kt. 398.§ • Erőhatalom… Ptk. 501. § • A fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok” (Fuvarosokról szóló tvc.: „győzhetetlen akadály”)	b) Tűzeset... c) Veszélyek, veszedelmek vagy balesetek a tengeren vagy más hajózható vizeken. d) „Isten keze”. e) Hadiesemények. f) Nyílt ellenség művelete. g) Fejedelmi, hatósági vagy a néptől származó rendelet, utasítás vagy bírói foglalás. h) Vesztegzári korlátozás. j) Sztrájkok, kizárások, munka szünetelések vagy a munkában bármely okból beállt teljes vagy részleges fennakadás. k) Lázadások vagy polgári zavargások.	a) „Isten keze” b) Veszélyek, veszedelmek vagy balesetek a tengeren vagy más hajózható vizeken. c) Háború, ellenségeskedés, fegyveres konfliktus, kalózkodás, terrorizmus, lázadások vagy polgári zavargások. d) Vesztegzári korlátozás, kormányzati, hatósági, közhatalmi vagy más egyéb beavatkozás, illetve akadályok, ideérve a lefoglalást, feltartóztatást vagy elkobzást is, amely nem a fuvarozónak vagy a 18. cikkben meghatározott személyeknek tudható be. e) Sztrájk, kizárások, munkabeszüntetések, vagy a munkában beállt fennakadás. f) Tűzeset a hajón.

Az összehasonlításban szereplő szabályok mindegyikének kimentő körülményei között elsőként a „casus maior” szerepel, amely már a klasszikus római jogban is megvonta a felelősség felső határát. Fogalomhasználata a jogfejlődés során természetesen sokat változott, viszont az

„erőhatalom”, a *„fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok”*, valamint a *„győzhetetlen akadály”* egyaránt abszolút jellegű külső körülményeket jelentenek.

Amint a XI.1.2 fejezetben bemutattuk, ezek előre nem látható és/vagy el nem hárítható események, amelyek a tudomány és a technika mai állása alapján nem védhetőek ki, sőt az esetek többségében technológiai és elvi módszer sem létezik az elhárításukra.

Ezért ezekért biztosítási szerződés alapján – amennyiben kötöttek egyáltalán ilyet a felek – legfeljebb a biztosító áll helyt, vagy a küldemény tulajdonosa viseli, a fuvarozó viszont semmi esetre sem felel értük.

A tengeri változatok (Egyezmény, Kódex) két szempontból is különböznek a belföldi formációktól. Egyrészt kibontják, és tételesen felsorolják a „casus maior” esetköreit (Egyezmény IV. cikk 2. bek. d) pont stb.), másrészt ezen okok némelyike (az „Isten keze” kivételével) – a konkrét körülmények függvényében – nem az abszolút elháríthatatlan tényezők („casus maior”), hanem az ún. „casus minor” felelősségi sávjába esnek.

Ismertettük ugyanis, hogy nem húzódik éles határvonal a két kategória („casus maior” és „casus minor”) között. Egy főszabály szerint „casus maiornak” minősülő esetkör annak révén válhat „casus minorrá”, hogy a tudomány és a technológia fejlődésével előre láthatóvá, ezáltal pedig elháríthatóvá, illetve megelőzhetővé válik. Mivel azonban a technológia adott feltételeivel is csak aránytalan költségráfordítás (pl. kalóz pótdíj) révén válna ez realizálhatóvá a gyakorlatban, ezért továbbra is mentesítő tényezők maradnak.

Ezen esetekben tehát – amint a XI.1.2.b)- c) fejezetben bemutattuk – a károkozó körülmény elhárításának elvi lehetősége ugyan fennáll, viszont ugyancsak objektív felelősségről van szó. Elsősorban ésszerűségi, valamint életszerűségi szempontok alapján mentesítik a jogforrások a fuvarozót a kártérítési kötelezettség alól.

Az Egyezmény a b), c), e), f), g), h), j), k) pontokban olyan körülményeket sorol fel, amelyek a „casus maior” vagy „casus minor” esetköreit egyaránt jelenthetik. Ezek erejüktől és a konkrét eset körülményeitől függően a Kt. szerinti *„erőhatalom”-nak, illetve* a „régi” Ptk.-ba foglalt „*a fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok*”-nak feleltethetőek meg. Viszont amennyiben „fokozott gondosság”, és aránytalan ráfordítások révén megelőzhető lett volna a károsodás, a kimentés – a XI.1.2.c) fejezetben ismertetettek alapján – nem automatikus, de lehetséges: tételes elemzést igényel.

A szóbanforgó tengeri fuvarjogi jogforrások kazuisztikus listájának különleges eleme a „*rendes gondossággal fel nem fedezhető hibák”* (Egyzmény 4. cikk q) pont) esetköre is. Ez ugyancsak objektív jellegű exkulpációt tesz lehetővé, viszont megjelenik benne a fuvarozó magatartását értékelő mozzanat: a rendes gondosság („due diligence”).

XIII-8. táblázat A fuvarozó magatartását értékelő mozzanat mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.)

Kt. és a „régi” Ptk.	Brüsszeli Egyezmény IV. cikk 2. bek.	Rotterdami Egyezmény 17. cikk
	„p) Rendes gondossággal fel nem fedezhető hibák”	„g) Rendes gondossággal fel nem fedezhető hibák.”

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

b) A küldemény belső tulajdonsága

Az áruküldemény belső tulajdonsága – amint a XI.1.2.d) fejezetben bemutattuk – „alsó baleset-ként" ugyancsak a „casus minor" sávjába esik, jellege miatt azonban indokolt külön tárgyalni a külső veszélyek körétől.

XIII-9. táblázat Az áru belső tulajdonsága mint mentesítő tényező (Készítette, ford.: K. V.)

Kt. és a „régi" Ptk.	Brüsszeli Egyezmény IV. cikk 2. bek.	Rotterdami Egyezmény 17. cikk
Kt. 398.§: „…az *áru természetes minősége*, különösen belső megromlás, beszáradás, rendes csurgás, …" Kt. 425. § *„A **vaspálya** kiköthe-ti*…(hogy)… *felelősséget nem vállal* (olyan árukért, amelyek… *sajátszerű minőségüknél* fogva… veszélyeztetettek" Ptk. 501. §: „…a küldemény *belső tulajdonsága."*	„m) Veszteség terjedelemben vagy súlyban, vagy más veszteség vagy kár, amely az áru rejtett hibájából vagy különös tulajdonságából vagy sájátos hibájából származott."	„j) Az áru belső hibájából, minőségéből vagy hiányosságából származó tömeg- vagy súlyveszteség, illetve bármiféle más veszteség vagy kár."

A nemzetközi és a hazai szabályokban „*az áru természetes minősége*", „*belső tulajdonsága", „sajátszerű hibája"* ugyanazt jelenti, s minden szabályozásban objektív mentesítő tényezőnek számít.

c) Károsulti objektív közrehatás

Mint bemutattuk, a fuvaroztató vétkességétől független mentesítő tényezőt jelentenek a károsulti közrehatás objektív esetkörei.

XIII-10. táblázat A csomagolás és a jelölések elégtelenségének szabályozása (Készítette, ford.: K. V.)

Kt. és a „régi" Ptk.	Brüsszeli Egyezmény IV. cikk 2. bek.	Rotterdami Egyezmény 17. cikk
Kt. 398.§ („Általában") „a begöngyölésnek kívülről fel nem ismerhető hiányai okozták." Kt. 425. § („Vaspálya") „begöngyölést igényelnek, … és … nem, vagy csak hiányosan begöngyölve adatnak fel, …fel-vagy lerakodását … a feladó, illetőleg az átvevő eszközli …" Ptk. 501. § „A csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága. A feladó által végzett berakás, illetőleg a címzett által végzett kirakás,vagy…"	„n) A csomagolás elégtelensége." „o) A jelek elégtelensége vagy fogyatékossága."	„i) Az árunak a 13. cikk 2. bekezdése alapján kötött megállapodás szerinti berakodása, kezelése, elhelyezése vagy kirakodása, kivéve, ha a fuvarozó vagy a közreműködő ezt a tevékenységét a feladó, az okirati feladó vagy a címzett nevében fejti ki." „k) A csomagolás vagy a jelölés elégtelen volta vagy hibás állapota, amit nem a fuvarozó, vagy az ő nevében más végzett el."

Ez az összevetésben szereplő szabályok mindegyikének kimentő eleme, amely a fuvarozó automatikus exkulpációját eredményezi. A hazai és a nemzetközi szabályokban egyaránt két-két esetkört ölel fel.

A hazai jogforrások alapján a *„csomagolás hiányossága”* miatt, illetve *„a feladó által végzett berakás, illetőleg a címzett által végzett kirakás*” során bekövetkezett károk sorolhatóak ebbe a körbe. Az Egyezmény n) és o) pontja feleltethető meg a Kt. és a „régi” Ptk. szóbanforgó tényezőjének.

Az Egyezmény egy szempontból azonban különbözik a belföldi formációktól: nem nevesíti külön objektív közbenső szerződésszegésként a berakás, illetve a kirakás közben bekövetkező károkat. Ennek valószínűleg az a magyarázata, hogy – szemben a legtöbb közlekedési ágazattal – a vonalhajózás során a fuvarozó (vagy közreműködői) látják el a rakodással és az árukezeléssel kapcsolatos teendőket, ami ezért az ő érdek-és felelősségi körébe esik.

Külön kiemelést érdemel, hogy a Kódex viszont éppen ellenkezőleg – hasonlóan a kontinentális jogrendszerek megoldásához – kimentő tényezőként nevesíti a „be-és kirakodás tényállását”.[782] A kimentést valószínűleg a Kódex multimodális aspektusú szabályozása indokolja. Előfordulhat ugyanis, hogy szárazföldi viszonylatban is alkalmazni kell a jogforrást, ahol a rakodás elvégzése már a fuvaroztató érdekkörébe tartozik.

d) Károsulti szubjektív közrehatás

Más esetekben a feladó felróható magatartása alapozza meg a fuvarozó kimentését.

XIII-11. táblázat A károsulti közrehatás esetkörei (Készítette, ford.: K. V.)

„Régi” Ptk.	Brüsszeli Egyezmény IV. cikk 2. bek.	Rotterdami Egyezmény 17. cikk
„Annak következtében állott elő, hogy a feladó, a címzett vagy az általuk rendelt kísérő nem úgy járt el, *ahogy az adott helyzetben elvárható….”*	„i) Az áruk feladójának vagy tulajdonosának, megbízottjának vagy képviselőjének ténye vagy mulasztása.”	„h) Az áru feladójának, az okirati feladójának, a rendelkezésre jogosultnak a ténye vagy mulasztása, valamint bármely olyan más személyé, akinek tetteiért a feladó vagy az okirati feladó a felelős a 33. vagy a 34. cikkek értelmében.”

Ez a szabály a fuvaroztató oldaláról közelítik meg a kérdéskört, ami alapján – mint a XI.1.2.e) fejezetben bemutattuk – a fuvaroztató magatartását (tevékenységét) és tudati állapotát (vétkesség) értékeli.

(A Kt.-ban a fuvaroztató közrehatása körében nem jelenik meg a vétkesség. A vétkesség itt csak a fuvarozó felróható magatartása szempontjából volt vizsgálható.)

e) Speciális tengeri mentesítő tényezők

A Kt. és a „régi” Ptk. értelemszerűen nem foglalkozik a különleges tengeri veszélyekkel, mert generális fuvarozói modelljében nem szerepelnek a tengeri változatok.

[782] Ez azt jelenti, hogy amennyiben a fuvarozó és a feladó megállapodtak arról, hogy az áru berakodását, kezelését, elhelyezését vagy kirakodását a feladó, az okirati feladó vagy a címzett teljesíti, akkor az ezen tevékenységek végzése közben bekövetkezett károkért a fuvarozó nem felel. (13. és 17. cikk.)

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

XIII-12. táblázat A speciális mentesítő tényezők szabályozása (Készítette, ford.: K. V.)

Kt. és a „régi” Ptk.	Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 2. bek.	Rotterdami Egyezmény 17. cikk
–	„a) A hajóparancsnok, a tengerész, a kalauz, vagy olyan személy ténye, gondatlansága vagy hibája, akit a fuvarozó a hajózással vagy a hajó vezetésével megbízott.” „l) Élet- vagy árumentés, vagy erre irányuló kísérlet a tengeren.”	„l) Életmentés vagy erre irányuló kísérlet a tengeren.” „m) Vagyonmentésre vagy annak kísérletére irányuló ésszerű intézkedések a tengeren;” „n) Környezeti károkozás elkerülésére vagy annak kísérletére irányuló ésszerű intézkedések.”

A *navigációs hiba* az Egyezmény sajátos mentesítő tényezője, amely az évezredes tradíciók alapján a kapitány, a kormányos, a tengerész vagy a fuvarozó más alkalmazottai által elkövetett hibát vagy mulasztást jelenti. A gyakorlat azért csiszolta ki ezt a mentesítő okot, mert a hajózás korábbi korszakában a fuvarozó (vállalkozó) nem volt abban a helyzetben, hogy megtegye a navigációs károkozás elkerüléséhez szükséges intézkedéseket, azt csak az önálló felelősséget hordozó kapitány tehette meg.

Ez alapján a károsult nem követelhetett kártérítést közvetlenül a fuvarozótól (vállalkozó), hanem – szerződésen kívüli károkozás jogcímén – a kapitányt perelhette. A kapitány – a római jogból eredeztethető – önálló felelősségi alakzat szerint volt köteles megtéríteni a károsult részére a kárt.

A tengeri fuvarjog későbbi korszakában (l. Kódex) eltűnt a navigációs hiba mint mentesítő körülmény (l. Himalaya-ügy és Himalaya-klauzula). Ez alapján – mivel a fuvarozó a technológia fejlettsége révén – folyamatosan kommunikálni tud a hajóval, ezért a navigáció és management körüli hiba már nem alapozza meg a kapitány sajátos felelősségét, vagyis a fuvarozót már nem mentesíti a szóbanforgó személyi kör hibája.

A téma megítélése ez alapján teljes mértékben megfelel a kontinentális jogrendszerek megoldásának (a másokért, illetve a közreműködőkért való kárfelelősség szabályai tételesen szabályozzák ezt a tárgykört). A „régi” Ptk. a másokért való felelősség körében kimondja, hogy „Aki kötelezettsége teljesítéséhez vagy joga gyakorlásához mást vesz igénybe, ennek magatartásáért felelős”.[783] (Az „új” Ptk. lényegében változatlanul hagyja ezt a szabályt: „Aki kötelezettsége teljesítéséhez vagy joga gyakorlásához más személy közreműködését veszi igénybe, az igénybevett személy magatartásáért úgy felel, mintha maga járt volna el.”[784])

A tengeren történő élet- és vagyonmentés közben bekövetkező károk csoportja ugyancsak tengerhajózási viszonylatban értelmezhető. Ezt az Egyezmény és a Kódex is tételes kimentő okként rögzíti az objektív felelősség alól mentesítő tényezők katalógusában.

A Kódex alapján ugyanez igaz a környezeti károkozás elkerülésére vagy annak kísérletére irányuló ésszerű intézkedések közben bekövetkező károkra is.

Ezek objektíve a fuvarozó mentesülésére vezető tényezők.

[783] „Régi’ Ptk. 315. §.
[784] „Új” Ptk. 6:148. §.

f) Vétkességen alapuló kimentő ok

A q) pont abszolút kivételes tengeri magánjogi mentesítő körülmény.

XIII-13. táblázat A fuvarozó vétlensége (Készítette, ford.: K. V.)

Kt. és a „régi" Ptk.	Brüsszeli Egyezmény IV. cikk 2. bek.	Rotterdami Egyezmény 17. cikk
–	„q) Nem a fuvarozó tényéből vagy *hibájából*, vagy a fuvarozó megbízottainak vagy felügyelőinek tényéből vagy *hibájából* származó minden egyéb ok de a bizonyítás…."	„o) A fuvarozó által megtett intézkedések a 15. és 16. cikkekben foglalt felhatalmazás alapján."

A korábbi magyar szabályokban egyáltalán nem volt (és jelenleg sincs) olyan rendelkezás, amit ehhez hasonlóan ultima ratioként lehetne alkalmazni kimentés gyanánt. A tengeri fuvarozó – az Egyezmény és a Kódex alapján is – akkor hivatkozhat erre, amennyiben a kazuisztikus listában nem nevesített körülmény okozta a kárt, és a fuvarozót, valamint alkalmazottjait sem terheli hiba, vagyis vétkesség a kár előidézésében.

g) A jármű kiállításának hibája

A tengeri árutovábbítás területén a jármű kiállítása, s annak tengerképes volta rendkívül jelentős felelősségi elem, ezért külön tárgyalást igényel, mint a locatio, vagyis a jármű kiállítása révén keletkező károk csoportja. Ezek azok a speciális tengeri magánjogi szabályok, amelyek alapvetően megkülönböztetik a tengeri fuvarozó felelősségét a többi alágazati formációtól.

A „régi" Ptk. alapján „a fuvarozó köteles a fuvareszközt megfelelő időben és helyen, fuvarozásra alkalmas állapotban kiállítani…"[785] Az „új" Ptk. viszont nem tartalmaz közelebbi rendelkezést arra nézve, hogy a fuvareszköz mikor tekinthető fuvarozásra alkalmas állapotúnak. Az alágazati jogszabályok jelentenek iránymutatást ebben. Amennyiben viszont nem történik meg a jármű alkalmas állapotban történő kiállítása, akkor a feladó elállhat a szerződéstől és kártérítést követelhet. A jármű kiállításának „hibája" a „régi" Ptk. alapján objektív felelősség, melynek felelősségi következményei három kárcsoprotba sorolhatóak (ezeket a XIII.1.3.2.a) fejezetben mutattuk be).

Bemutattuk, hogy az Egyezmény kétágú (vegyes) felelősségi struktúrájának egyik ága a locatio hibája. A fuvarozó egyik főkötelezettsége ugyanis, hogy a seaworthy állapot követelményeinek megfeleltesse a járművet, vagyis a hajót. Ismertettük azt is, hogy az Egyezmény meghatározza a paramétereket, amelyek alapján a fuvareszköz fuvarozásra alkalmas állapota mérhető (l. V.4.2.4 fejezetben bemutatott jogesetek). Ezeknek a feltételeknek a tengeri út megkezdése pillanatáig fenn kell állnia, ezzel teljesíti a fuvarozó a jármű kiállítási kötelezettségét. A küldemény károsodásának objektív ténye viszont ebben az esetben is megalapozza a fuvarozó kártérítési felelősségét, a kimentés alapját viszont – az ismertetettek szerint – nem a taxatív lista elemei alkotják, hanem a fuvarozó vétkességének (felróhatóságának) a *hiánya*.

[785] „Régi" Ptk. 492. § (1) bek.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

2.2.3. A kártérítés mértékére vonatkozó szabályok összehasonlítása

A Kt., a „régi" Ptk., valamint a hagyományos fuvarozói felelősségi modellt követő tengeri fuvarjogi konvenciók teljesen azonos logika mentén rendezik a szerződési felelősségkorlátozás intézményét. A kártérítés összege tehát korlátok közé szorul, a teljes kártérítés elve csak a szándékos vagy súlyosan gondatlan károkozás esetében érvényesül.

a) A kártérítés mértéke a jármű kiállításának késedelme esetén

Az összehasonlítás tárgyát képező négy fuvarjogi jogforrás közül – mint ismertettük a XIII.1.3.2.a) fejezetben – egyedüliként a „régi" Ptk. rendelkezik a „kiállítás késedelme" esetén követelhető kártérítés maximális mértékéről. Ez alapján, amennyiben a fuvareszköz kiállítása nem történt meg a meghatározott paraméterek szerint, akkor a feladó – a XIII.1.3.2.a) alpontban rögzített kárcsoportok szerinti kártérítést követelhet.

A tengeri változatok közül az Egyezmény nem szabályozza külön a kártérítés maximális mértékét a locatioval összefüggésben, a Kódex szabályozásában viszon a késedelmi kárban kummulálódik ez (3 SDR/kg értékig).

b) A kártérítés mértéke árukár esetén

A Kt. és a „régi" Ptk. árukár esetén az áru értékében határozza meg a kártérítés maximális mértékét, amennyiben a feladó nem vall be ennél magasabb összeget. A tengeri fuvarjogi konvenciók ezen felül egy konkrét összeghatárt is megjelölnek: 100 aranyfontig vagy ennek megfelelő más összegig (Egyezmény). A Protokollokkal módosított Hague-Visby Szabályban ez az összeg 2 SDR/kg. A Kódex pedig 3 SDR-re korlátozott az áru bruttó súlya alapján. Lineárisan növekszik tehát a határösszeg.



XIII-1. ábra A kártérítés maximális mértéke árukár esetén (Készítette: K. V.)

c) A kártérítés mértéke a fuvarozási határidő túllépése esetén

Mint bemutattuk, a Kt. alapján a fuvardíj értéke jelentette a kártérítés felső határát, a „régi" Ptk. alapján pedig a szerződésben kikötött kötbér, ami viszont legfeljebb a fuvardíj mértékéig terjedhetett.

A klasszikus felelősségi modellt követő tengeri fuvarjogi konvenciók közül az Egyezmény egyáltalán nem szabályozza a határidőtúllépés felelősségi jogi aspektusait, a Kódex viszont részletes rendelkezés tárgyává teszi azt. Mint azt a XII.2.2 fejezetben bemutattuk, határidőtúllépés esetén a fuvardíj két és félszeres értéke jelenti a maximális mértéket, amennyiben viszont a késés következtében károsodik a rakomány, akkor az árukár esetén követelhető kártérítési limit, vagyis 3 SDR/kg a felelősség felső határa.

d) A kártérítés mértéke dolózus magatartás esetén

A fenti elvek alól – mint bemutattuk – a szándékos és súlyos gondatlan károkozást vonják ki egységesen a szabályok.

XIII-14. táblázat A kártérítés mértéke szándékos károkozás esetén (Készítette, ford.: K. V.)

Kt.	Ptk.	Br. E.	R. E.
399. § „… Ha a fuvarozó vagy emberei bebizonyíthatólag vétkes gondatlansággal jártak el, a fuvarozó teljes kártérítéssel tartozik.”	503. § (3) „Ha a kárt a fuvarozó szándékosan okozta, az ebből eredő minden kárért felelős.”	4. cikk … pont: „Sem a fuvarozó, **sem** a hajó nem **jogosult a felelősségkorlátozásból származó előnyre**, …amennyiben **szándékosan a kár előidézésére irányult (egyenes szándék, eshetőleges szándék), vagy amelyet a fuvarozó gondatlanságból annak tudatában követett el, hogy a kár valószínűleg bekövetezhet**.”	61. cikk 1. „… fuvarozó, **nem jogosultak a felelősségkorlátozásból származó előnyre… saját, szándékos vagy gondatlan, a károkozás lehetőségével számoló cselekedetének, illetve mulasztásának tulajdonítható**.”

A korábbi magyar szabályok alapján, amennyiben *vétkes gondatlansággal* járt el (Kt.) vagy *szándékosan* okozott kárt („régi” Ptk.) a fuvarozó, akkor az ebből eredő minden kárért felelt. (Az „új” Ptk. a súlyosan gondatlan károkozást is kivételként határozza meg a korlátozott mértékű kártérítés elve alól.)

A tengeri változatok részletesebb szabályokat rögzítenek ebben a tárgykörben, mint a korábbi magyar jogforrások. Ennek valószínűleg az a magyarázata, hogy ezek elsődlegesen alkalmazandó nemzetközi alágazati szabályozások, amelyek mögött nem áll generális elveket rögzítő magánjogi kódex.

Az Egyezmény kifejezetten rögzíti, hogy az egyenes és az eshetőleges szándék, valamint a tudatos gondatlanság tényállása egyaránt a fuvarozó teljes kártérítési kötelezettségét eredményezi. A Kódex azzal egészíti ki a szóbanforgó rendelkezést, hogy a tényállás cselekvéssel és mulasztással egyaránt megvalósítható.

Ezeket az elveket sem a Kt., sem a „régi” Ptk. nem tartalmazza, a bírói gyakorlat – az ismertetettek alapján – viszont megoldást nyújt a témára.

2.2.4. Az igényérvényesítés szabályozása

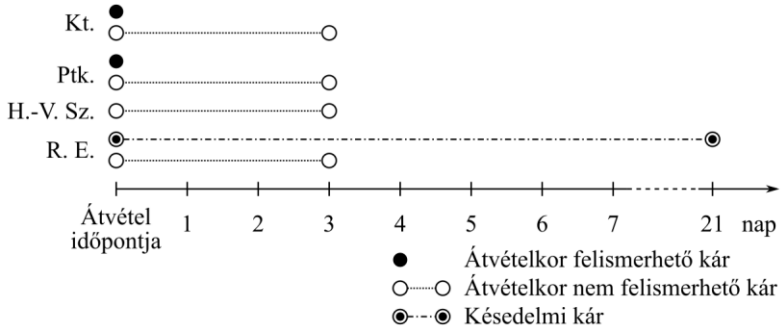
A Kt., a „régi” Ptk. és az Egyezmény még minimalista jelleggel szabályozza az igényérvényesítés témakörét. Rögzítenek ugyan határidőket, amelyek az igény dokumentálását és annak bírói úton való érvényesítését szorítják időkeretek közé, a részletek meghatározását az *alágazati szabályokra,* illetve a felek szerződési szabadságára bízza. A bírói eljárás témaköre ezekben a jogforrásokban egyáltalán nem képezi szabályozás tárgyát.

A Kódex viszont részletes szabályokat kínál. Az igényérvényesítés valamennyi szakaszát átfogja: kiterjed az igénybejelentésre, a bírói vagy választottbírói eljárásra, s az elévülésre is.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

a) Az igény bejelentése: fenntartás

A Kt., a „régi” Ptk. és a tradicionális tengeri fuvarjogi konvenciók igényérvényesítésre vonatkozó rendelkezései – a szabályozás intenzitásától függetlenül – egységes szemléletet tükröznek. Főszabály szerint haladéktalan, a kiszolgáltatákor fel nem ismerhető árukár esetén pedig ugyancsak rövid (pl. 3 nap, 7 nap) igénybejelentési határidő szinte kötelezi az átvevőt az áruküldemény mielőbbi és alapos megvizsgálására. A rövid határidő kiküszöböli az esetleges visszaélések lehetőségét is, a fuvarozót pedig megkíméli a hosszabb ideig tartó bizonytalanságtól.

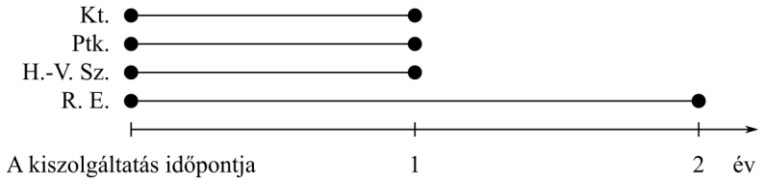


XIII-2. ábra Igénybejelentési határidők (Készítette: K. V.)

b) Elévülési idő

A fuvarozási szerződésből eredő igények bírói úton való érvényesítésére nyitva álló elévülési idő általában nagyon rövid az alágazati szabályozásokban. A rövid határidőt az indokolja, hogy a követelés érvényesítésének általános határideje (pl. a magyar jogban 5 év) már túlságosan hosszú lenne annak pontos és hiteles igazolására, hogy az áruküldemény károsodásában és késedelmes kiszolgáltatásában pontosan kit és mennyiben terhel felelősség. Kiemelést érdemel azonban, hogy a Kódex ezt a határidőt 2 éves időtartamra terjeszti ki.

Az elévülési idő tartamát az alábbi ábra mutatja.



XIII-3. ábra Az elévülési idő (Készítette: K. V.)

c) *Kártérítési kereset*

A bírósági eljárás nem képezi szabályozás tárgyát a Kt.-ben, a „régi” Ptk.-ban és az Egyezményben sem. A Konvenció és a Kódex viszont részletesen szabályozza ezt a tárgykört is.

A Kódex rendelkezései alapján az elévülési idő letelte után is indítható bírósági eljárás a károkozóval szemben. Ennek két vagylagos feltétele van, amelyek közül a korábbi időpontot kell figyelembe venni:

- az első, hogy a kereset benyújtásának a helye szerinti állam joga ezt lehetővé tegye, vagy

- attól a naptól számított kilencvenedik nap, amikor a kártérítés iránti keresetet megindító személy vagy kiegyenlítette a vele szembeni követelést, vagy pedig megindult a per a vele szembeni keresetből kifolyólag.[786]

Az ENSZ égisze alatt megalkotott fuvarjogi tárgyú konvenciók külön rendelkeznek a választottbírósági eljárás témaköréről is, amint azt már korábban ismertettük.

3. Összegzés

Összefoglalásként megállapíthatók a következők:

- Nincs elvi különbség a Kt., a „régi" Ptk. és a tradicionális tengeri fuvarjogi szabályozások (sőt a többi alágazati egyezmény) felelősségi rendszere között. Objektív szerkezetűek, s a fuvarozó fokozott felelősségét alapítják meg az árukár esetkörében. Tételesen, kazuisztikus listában határozzák meg azokat a tényezőket, melyek sikeres bizonytása esetén a fuvarozó mentesült. Egyezőségként értékelhető az is, hogy az angolszász gondolkodásmódot tükröző tradicionális tengeri magánjogi jogforrások és a kontinentális (magyar) szabályok exkulpációs listájában több azonos tényező szerepel, és vannak olyanok is, amelyek csak a fogalomhasználatban térnek el egymástól. Természetesen nem teljes az átfedés: az ismertetett különbözőségek a tengeri fuvarozás sajátosságaiból és annak évezredes hagyományaiból erednek.
- Ezek a szabályok jól illeszkednek a fuvarozás gyakorlati igényeihez is: a kimentő okok a kipróbált, egyszerű tapasztalati tényeken alapulnak, könnyen felismerhetőek és azonosíthatóak. Ezért nem igényelnek elvont, absztrakt jogászi megfontolást és mérlegelést, elemző munkát igénylő procedúrákat, a tömegfuvarozás viszonyai között tehát könnyen alkalmazhatóak.

A tradíciók alapján kicsiszolódott felelősségi modell sikerességét aláhúzza, hogy a hajóstársaságok (pl. Maerks Line, Mol Line stb.) által alkalmazott, modern, nem ritkán globális áruáramlási láncolatokra adaptált bill of ladingjei ugyancsak gyakorlati szemléletűek, konkrétumokat tartalmaznak: kazuisztikusan sorolják fel a mentesítő körülményeket, nem pedig mérlegelést igénylő generálklauzulához kötik a fuvarozó felelősségét.

[786] Rotterdami Egyezmény 64. cikk Kártérítés iránti kereset indítható a felelősnek tartott személlyel szemben az… elévülési idő letelte után is, amennyiben a kártérítési kereset… későbbi időponton belül kerül megindításra:
(a) abban az államban, ahol az eljárást megindították, alkalmazandó jog által lehetővé tett időpont; vagy
(b) attól a naptól számított kilencvenedik nap, amikor a kártérítés iránti keresetet megindító személy vagy kiegyenlítette a vele szembeni követelést, vagy pedig megindult a per a vele szembeni keresetből kifolyólag, attól függően, melyik a korábbi időpont.
Választottbíróság 75. cikk 1.… a szerződő felek megállapodhatnak abban, hogy bármilyen… árufuvarozással kapcsolatban esetlegesen felmerülő jogvitát *választottbíróság* elé utalnak.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

Ezt az egyenesvonalú fejlődést azonban megszakította a múlt század harmadik harmadában egy nemzetközi jogalkotási „hullám”, amely – áttételeken keresztül – a magyar magánjogot is alapjaiban érintette.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

XIV. fejezet
AZ „ALTERNATÍV” FELELŐSSÉGI MODELL A MAGYAR, ILLETVE A NEMZETKÖZI SZABÁLYOKBAN

1. Az új fuvarjogi konvenciók „alternatív” felelősségi rendszerének modellje

A múlt század utolsó évtizedeiben az ENSZ Közgyűlése – amint a III. fejezetben bemutattuk – több tengeri árutovábbítást érintő jogforrást fogadott el. Ezek a kikötők közötti árufuvarozást (Hamburgi Egyezmény), a multimodális árutovábbítást (Multimodal UN Convention) és a terminálszolgáltatások felelősségi aspektusait (United Nations Conference on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade) tették szabályozásuk tárgyává.

Ezen jogforrások felelősségi rendszere teljesen megegyezik. Alapját tekintve a Bécsi Vételi Egyezmény formuljához közeledik. Közös bennük, hogy mindegyikben „felsejlik” a Bécsi Vételi Egyezmény (CISG) felelősségi modellje annyiban, hogy ezek is objektív alapúak, a *mentesülést* pedig egyetlen generálklauzulába foglalt, objektivizált mentesítő ok bizonyítása teszi lehetővé. Lényege az, hogy a struktúrában szerepet kap az előreláthatóság, a kötelezett (kárt okozó) magatartásának megítélése során a zsinórmértéket az *ésszerűség* jelenti. Jól látható az is, hogy ez a konstrukció alapvetően különbözik a tradicionális tengeri, de a többi közlekedési-fuvarozási ág fuvarozói felelősségi rendszerétől is.

Az „új” Ptk. a Hamburgi Egyezmény kárfelelősségi generálklauzulájához áll közel a jogfejlődési tendenciák alapján. Ez sem lehet véletlen, mert ez utóbbi is az UNCITRAL jogfejlesztő tevékenységének a terméke, a ratifikációjára 1984. július 05-én került sor Magyarországon, s 1992. november 01-jétől hatályosult.

Az árufuvarozás területén azonban nem az UNCITRAL által megalkotott jogforrások vezették be elsőként ezt a fuvarozói kárfelelősségi modellt. Az egyetlen generálklauzulán alapuló kárfelelősségi szabályt ugyanis a Varsóban 1929. október 4-12. között tartott második légügyi jogi konferencián elfogadott Varsói Egyezmény (*Nemzetközi Légi Fuvarozásra Vonatkozó Egyes Szabályok Egységesítéséről Szóló Egyezmény)* vezette be a fuvarjogba. A Varsói Egyezményt a magyar jogba az 1936. évi XXVIII. törvény iktatta be.[787]

1.1. A Varsói Egyezmény felelősségi rendszere

Fontos kiemelni, hogy a továbbiakban a Varsói Egyezmény *eredeti* felelősségi rendszerét mutatjuk be, mert ezt a struktúrát több alkalommal is módosították, s ezek révén – hasonlóan a tengeri

[787] ISTVÁNFFY László: A lgifuvarozásra vonatkozó nemzetközi és magyar jogszabályok. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. Budapest, 1944., 13. o.

szabályozásokhoz (Kódex) – a jogalkotó *áttért (a tengerjogban visszatért) a tradicionális fuvarozói felelősségi rendszerre(hez).*

A légiközlekedés (és a légifuvarozás) szabályozása egyébként – sőt a közeg (a légtér) nemzetközi közjogi szabályozása is – tengeri analógiákon alapult, ezért számos hasonló, vagy azonos jogintézmény képezi a szabályozási struktúra részét (így nemzetközi közjogi területen a parti tenger és a nyílt tenger analógiáját követi a nemzeti légtér és a sztratoszféra elhatárolása, a magánjogi területen pedig önálló felelősségkizáró klauzulaként beemelésre került a légifuvarozás jogába a navigációs hiba jogintézménye).

Ezt a szabályozási hasonlóságot a két közeg (a tenger és a légtér) számos azonos jellemzője indokolja. Speciális közegükben olyan külső peremfeltételek érvényesülnek, amelyek alapvetően megkülönböztetik az árutovábbítás e formáit a viszonylag jól átlátható és kiszámíthatóbb szárazföldi fuvarozás viszonyaihoz képest is. A tengerre és a légtérre egyaránt jellemző, hogy az áramlási és a hirtelen időjárási, illetve hőmérsékleti változások, a légköri és tengeri viharok, a villámlás, köd, szél-, hó-, vagy jégvihar, valamint a klímazónák extrém körülményei károsító hatásának fokozottan ki van téve az árukülemény (sőt a fuvareszköz is). Ezek a gyakran szélsőséges körülmények az emberi erő felett állnak, sokszor nem láthatóak előre, a tudomány és a technika mai állása szerint pedig alig vagy egyáltalán nem lehet ellenük védekezni.

Ami a Varsói Egyezmény eredeti, illetve mai felelősségi rendszerét illeti, annak főszabálya – ami a felelősség objektív voltára vonatkozik – nem különbözik az árufuvarozást szabályozó egyezmények megfelelő szabályától.

A Varsói Egyezmény eredeti 18. cikk (1) bekezdése a következők szerint rendelkezett: „A fuvarozó felelős a feladott podgyász vagy áru megsemmisülése, elveszése vagy megsérülése esetében bekövetkezett kárért, ha a károkozó esemény a légi fuvarozás *közben* történt."[788] Ez a szabály a hagyományos fuvarozói receptum (custodia) felelősség lenyomata, amelynek időbeli terjedelme azonban fokozatosan kitágult, és jelenleg már nem kizárólag a tényleges légi út szakaszára terjed ki.

A Varsói Egyezmény eredeti változata a légifuvarozás időtartama alatt azt az időtartamot érti, amely alatt az áru valamely repülőtéren vagy légijárművön és a repülőtéren kívül történt leszállás során a fuvarozó őrizetében van.

A hatályos, pontosított szöveg viszont így szól: „a légi fuvarozás azt az időszakot jelenti, amely alatt a fuvarozó a poggyász vagy a szállítmány birtokában van, *függetlenül attól,* hogy a poggyász vagy a szállítmány repülőtéren, repülőgép fedélzetén vagy repülőtéren kívüli leszállás esetén *bármely más helyen van*."[789] A felelősségi időtartama tehát tágabb: azt az időtartamot is egyértelműen magában foglalja, ami nemcsak a legszűkebb értelemben vett légifuvarozást, hanem a küldemény fuvarozó általi *árukezelési tevékenységeket* is magában foglalja (raktározás, rakodás, cimkézés).

[788] A hatályos, tehát módosított szöveg hivatalos magyar fordítása csak szóhasználatában különbözik ettől: „A fuvarozó az áru megsemmisülése, elvesztése vagy megrongálódása esetén bekövetkező kárért csak azzal a feltétellel felelős, hogy a kárt okozó esemény a légi fuvarozás *alatt* következett be."

[789] 1936. évi XXVII. törvény a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről. 18. cikk (4) bek.

A Varsói Egyezmény igazi „innovációja” azonban a felelősség alóli mentesítő formulában érhető tetten, amelynek hivatalos magyar fordítása a következő: „A fuvarozó nem felelős ha bizonyítja, hogy ő és alkalmazottai minden *szükséges intézkedést* megtettek a kár elhárítása végett vagy hogy azokat *lehetetlen* volt megtenniök.”[790]

A mentesítő ok tényleges tartalmának feltáráshoz azonban indokolt az eredeti angol szöveget alapul venni, mert a fordítás nem teljesen pontos, illetve abból nem derül ki az elvárhatósági szint mércéje. Az angol szövegrész a következő: „The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken *all necessary measures to avoid* the *damage* or that it was impossible for him or them to take such measures.”[791]

A formula elemei eszerint a következők:

- a kimentő tényezőt a fuvarozónak kell bizonyítania („he proves”),
- a fuvarozó vagy közreműködője („agents”) megtett minden szükséges intézkedést a kár megelőzése érdekében,
- vagy számára („for him or them”) az ilyen intézkedés megtétele lehetetlen („impossible”) volt.

Az első elem, a bizonyítási teher megegyezik minden fuvarjogi (sőt kárfelelősségi rendszer) konstrukciójával, azzal a megjegyzendő ténnyel, hogy a nemzetközi fuvarjogi irodalom a főszabályt megdönthető vélelemnek tekinti, így kézenfekvő a bizonyítási tehernek a fuvarozóra telepítése.

A formula következő eleme a „szükséges intézkedés”. Ezt az üresnek tűnő követelményt (szükséges intézkedést) a különböző légiforgalmi standardok, azok alapján pedig a bírói gyakorlat töltötte (tölti) meg tartalommal[792] (l. Eörsi, 1966).

A szükséges intézkedések egyik csoportját a fuvarozó teljesítési magatartása képezi. Ennek mércéjéül az szolgálhat, hogy a fuvarozó forgalomra való alkalmaságot igazoló bizonyítvánnyal ellátott és biztonságos légijárművet állítson ki, annak alkatrészeit, berendezéseit és műszereit jókarban tartsa, lépést tartson a műszaki újdonságokkal, ellátsa üzemanyaggal a járművet stb. Ebbe a fogalmi körbe tartozik az is, hogy minden út előtt konkrétan meg kell győződnie a légijármű alkalmasságáról, az időjárási viszonyokról pontosan tájékozódnia kell, köteles gondosan megválasztani a személyzetet, arra állandóan felügyelnie kell, köteles az alkalmazottakat folyamatosan továbbképezni, s természetesen a közlekedési és egyéb hatósági előírásokat be kell tartania és így tovább.[793] Ez – mondhatni – a „légtérbíró” állapot.

[790] Varsói Egyezmény 20. cikk (1) bek.
[791] 20. cikk (1) bek. „A fuvarozó nem felelős, ha bizonyítja, hogy ő és alkalmazottai minden szükséges intézkedést megtettek a kár elhárítása végett vagy hogy azokat lehetetlen volt megtenniük.”
[792] EÖRSI Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966. 301. o.
[793] ISTVÁNFFY: i. m., 196. o. (Ezek a szempontok természetesen a műszaki ismeretek, a forgalombiztonság és a technikai-tehnológiai, valamint az egyéb berendezések állandó fejlődésével tendenciaszerűen és gyorsan változnak, viszon hasonlóan, mint a tengerképesség körében, a légifuvarozó a gyakorlatban már kipróbált és meghonosodott technikai, technológiai és műszaki fejlődéssél kell, hogy lépést tartson.)

A tradicionális tengeri szabályozásokban a *tengerképesség* elvárhatósági mércéje a „rendes gondosság" („due diligence"), *a légifuvarozás körében azonban a bírói gyakorlat egy magasabb elvárhatósági mércét alakított ki, valójában a nemzetközi standardok elérésének objektív követelményét veszi alapul.* Ebben a formulában a „szükséges intézkedések" másik csoportját a *külső körülmények okozta* károk megelőzését szolgáló aktív magatartások képezik.

Mindkét esetben ténykérdés, hogy a szakmai standardok írott és íratlan szabályai, valamint szokásai megvalósultak a megelőző és elhárító intézkedések formájában, vagy sem. Nézetünk szerint a kimentési mérce fokozása azért volt indokolt, mert a légifuvarozás során az emberélet veszélyeztetése is megjelenik felelősségalakító tényezőként (a menetrendszerinti járatok fő funkciója nem az áru, hanem a személyszállítás lebonyolítása).

A mentesítő formula harmadik eleme, vagyis a mentesülés második opciója az, hogy a kár elhárításához, megelőzéséhez szükséges intézkedés („such measures") megtétele a fuvarozó számára („for him or them") lehetetlen volt („it was impossibe"). A kérdés tehát az, hogy fennállt-e egyáltalán annak a lehetősége, hogy a légifuvarozó (és az alkalmazottai) megtegyék a „szükséges" megelőző intézkedéseket. Kiemelést érdemel, hogy a szabályozás nem általános alanyt használ, hanem konkrétan megnevezi, hogy a fuvarozó akkor mentesül, ha a *fuvarozó* és *alkalmazottai* számára lehetetlen intézkedéssel lehetne csak a kárt okozó tényezőt elhárítani vagy a kárt csökkenteni.

A „for him or them" kitétel természetesen nem azonos a római jogból ismert culpa in concreto[794] formulával, de az „általában elvárható" mérce alkalmazása sem tűnik automatikusan alkalmazandónak. Nem könnyű ugyanis megállapítani, hogy a szóbanforgó speciális kimentő formula mit jelent pontosan. Mint Eörsi írja, „valószínű, hogy a Varsói Egyezmény kodifikációja során súlyosabb felelősséget kívántak megállapítani, mint az általános vétkességi felelősség, viszont enyhébbet, mint a veszélyes üzemi felelősség".[795] Idézett művében a kérdés megválaszolását a bírói gyakorlatra hagyta.

Az évtizedes bírói gyakorlat a mentesítő tényező másik elemét – a *„számára lehetséges"* – kitételt is objektivizált követelményként közelíti meg, így a felelősség abszolút felső határa a „vis maior", a „casus minor" szokásos esetkörei eseti mérlegelést igényelnek, viszont az „általában elvárható gondosság szintje" természetesen a felelősség tartományába esik.

Nagy jelentősége van tehát a konkrét eset konkrét körülményeinek: a légtér sajátosságainak, az áramlási, valamint a hirtelen hőmérséklet-és légnedvesség változásoknak, a klímazónákon történő áthaladás hatásai jellemzőinek: az elhárítás, megelőzés követelménye a magasan megvont szakmai standardokhoz igazodik. Minden szakmailag elvárt intézkedést meg kell tennie a légifuvarozónak azért, hogy elkerülje a küldemény rázkódó mozgás vagy lökés és nyomás hatására bekövetkező károsodását stb., nem is beszélve a légi katasztrófák elkerülésének abszolút követelményéről, hiszen a légifuvarozás körében az emberélet is sokkal nagyobb kockázatnak

[794] Nem általános mértékhez viszonyított, hanem egyéni, szubjektív gondatlanság: „nem tanúsítani … [más ügyében] azt … gondosságot, amellyel [az illető] a saját ügyeiben általában eljárni szokott."
FÖLDI – HAMZA: i. m., 428. o.
[795] EÖRSI: i. m., 301. o.

van kitéve, mint a tengeri vagy a szárazföldi fuvarozás esetében. Ez a körülmény ugyancsak indokolja a minden szükséges és lehetséges intézkedés magas mércéjének megkövetelését a *kár* megelőzése, elhárítása érdekében.

Kiemelendő, hogy a megelőzés „célkeresztjében" maga *a kár („damage")* fogalma szerepel. (A kárt *okozó körülmények („occurrenses")* kategóriáját majd a Konvenció vezeti be a fuvarjogba, amint arról a későbbiekben szó esik.)

Összegezve a légifuvarozó felelősségének a Varsói Egyezmény eredeti változatában foglalt konstrukcióját, a felelősség szerkezetét tekintve objektív, a mentesítő ok pedig – egyetlen klauzulába foglaltan – egy olyan formula, amely átlépi a „rendes gondosság" határát, s az egyébként a „casus minor" sávjába eső tényállásokat is magába foglalhatja a bírói gyakorlat rendkívül rigorózus volta folyományaként.

1.2. A Hamburgi Egyezmény felelősségi rendszerének genezise

Mint bemutattuk, *a* Varsói Egyezmény *eredeti* felelősségi formációja (amely már nem hatályos) a tengeri fuvarozói felelősség genezisének legelső előzményének tekinthető. A légifuvarozó felelősségének ezen korai szabályozásában megjelent elemek mellett azonban szerepet játszott az ENSZ által 1980-ban elfogadott CISG is, ezért a továbbiakban az említett jogforrások egymásra gyakorolt (kölcsön)hatásait – a jogösszehasonlítás módszerét alkalmazva – tekintjük át.

Mint arra már korábban is utalás történt, az UNCITRAL égisze alatt előkészített tengeri árufuvarozási tárgyú konvenciók szerződésszegésre vonatkozó szabályai a tradicionálistól eltérő, egyetlen, objektivizált generálklauzulán alapuló modellt követik. Az érintett jogforrások a következők: az időben elsőként megszületett Konvenció, majd az ún. „szatellit" jogszabályok: az MTO Konvenció és az OTT Konvenció.

Ezen jogforrások felelősségi formulája lényegében azonos: A fuvarozó felel azért a kárért, amely az áru elveszéséből, megsérüléséből vagy késedelmes kiszolgáltatásából származik, kivéve, ha bizonyítja, hogy ő maga, alkalmazottai vagy közreműködői *minden észszerűen elvárható intézkedést megtett(ek) a kárt okozó körülmények és azok következményeinek elhárítása édekében.*

Ez a formula – látszólag – egyetlen elemében különbözik a Varsói Egyezményben foglalt mentesítő tényező eredeti szövegétől, mely szerint a fuvarozó akkor mentesül a kárfelelősség alól, ha bizonyítja, hogy megtett minden „szükséges és lehetséges intézkedést" a kár megelőzése érdekében. A szóbanforgó generálklauzula pedig a következő rendelkezést tartalmazza: a fuvarozónak minden *ésszerűen elvárható intézkedés*t meg kell tennie a károsodáshoz vezető következmény elkerülése érdekében.[796]

A két formulát – hivatalos angol szövegével, de a Hamburgi Egyezmény szövegét némileg rövidítve – a következő táblázat tartalmazza:

[796] Carrier liable unless he proves that he or his servant or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences. (5. cikk, (1))

XIV-1. táblázat A felelősség alakzata a Varsói E. és a Hamburi E. alapján (Készítette: K. V.)

Varsói Egyezmény	Hamburgi Egyezmény
*20. cikk (1) bek.: „*The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken **all** *necessary measures to avoid* the damage or that it was impossible for him or them to take such measures."[797]	*5.cikk (1) bek.: „*The carrier is liable … if the occurrence which caused the loss… took place while the goods were *in his charge*…., unless the *carrier proves* that he, his servants or agents *took all measures* that could *reasonably* be required *to avoid the occurrence* and its consequences."

Valójában azonban a két szabályozás több ponton különbözik, mert a Konvenció idézett formulája a két jogforrás megszületése közötti fél évszázad jogfejlődésének számos további eredményét is magába foglalja, különösen a CISG kártérítési felelősségi rendszerének egyes elemeit.

Az alábbiakban a Konvenció kárfelelősség alól mentesítő formuláját először a Varsói Egyezmény, majd a CISG formulájával vetjük össze.

1.3. Varsói Egyezmény vs. Hamburgi Egyezmény

A Varsói Egyezmény eredeti szövege alapján a fuvarozó az áruban keletkezett kárért való felelősség alól akkor mentesül, ha megtette-megteszi („have taken") a kár megelőzéséhez szükséges intézkedéseket, vagy azok megtétele az ő számára („for him") lehetetlen.

Ezzel szemben a Konvenció formulája bővebb és pontosabb meghatározást ad, amelynek elemei az időközben megszületett többi fuvarozási alágazati szabályozásban, sőt az említett CISG-ben is időközben megformálódtak.

A Konvenció és a Varsói Egyezményben is azonos elem a bizonyítási tehernek a fuvarozóra való telepítése, a megelőzés („to avoid"), valamint a megelőző *intézkedés* követelménye. A Konvenció formulájának azonban eltérő (többlet) elemei is vannak:

- megjelenik a felelősség tartamának tartományaként a birtokban tartás („in his charge") „terminus technicusa",
- nem a kár, hanem a kárt okozó körülmények („occurrences") megelőzése, elhárítása a fuvarozótól elvárt magatartás,
- mindkét jogszabály a megelőző „intézkedés" fogalmát alkalmazza, azonban a Konvenció egyszerű múltidőt használ („took"), szemben a Varsói Egyezménnyel („have taken"),
- az elvárhatóság mércéjét a megelőzés, elhárítás tekintetében a „reasonableness", vagyis az ésszerűség szintjéhez illeszti, míg a légifuvarozásnál a szabályozás a „szükséges és lehetséges" jelzőt alkalmazza,
- az elvárt magatartás meghatározása során a Konvenció általános alanyt alkalmaz, míg a Varsói Egyezmény a „tőle elvárható" („him") viszonyítási pontot határozza meg,

[797] 20. cikk (1) bek. „A fuvarozó nem felelős, ha bizonyítja, hogy ő és alkalmazottai minden szükséges intézkedést megtettek a kár elhárítása végett vagy hogy azokat lehetetlen volt megtenniük."

- a Konvenció a fuvarozó és a közreműködő mellett az alkalmazott („servants") magatartására is kiterjeszti a formulát.

Ezek a különbözőségek valószínűleg a Konvenciót, illetve a CISG-t egyaránt, egy időszakban kidolgozó kodifikációs műhely (UNCITRAL) felelősség-felfogásának következményei, s amelyek a Varsói Egyezmény megszületésének időpontját jóval megelőzően formálódtak meg.

1.4. Bécsi Vételi Egyezmény (CISG) vs. Hamburgi Egyezmény

A CISG kárfelelősségi struktúrájának kulcs elemei (mint minden kontraktuális felelősségi struktúráé) a következők: a szerződésszegés, kár bekövetkezte, valamint az okozati összefüggés a *szerződésszegés ténye* és a kár között.[798]

A *szerződésszegés* bármely szerződéses kötelezettség megszegését jelenti.[799] Ez akár az eladó, akár a vevő nemteljesítését, késedelmes teljesítését, hibás teljesítését, vagy mellékkötelezettségeinek a megszegését jelentheti.[800] A szerződésszegésből eredő kár objektív ténye alapozza meg tehát a kárfelelősséget, annak nem feltétele a szerződésszegő felróható magatartása.

A szerződésszegő felelőssége természetesen nem jelent objektív helytállást: a 79. cikk[801] ugyanis egy három elemből álló mentesítő okot rögzít. E szerint akkor mentesülhet a szerződésszegő fél a kártérítési kötelezettség alól – *a CISG hivatalos magyar fordítása szerint* – ha bizonyítja, hogy azt olyan *akadály („impediment")* okozta, amelyet *el nem háríthatott, s ésszerűen („reasonably") nem volt elvárható (tőle), hogy a szerződésszegés idején ezzel az akadállyal számoljon, azt elhárítsa, vagy következményeinek elejét vegye*.

A CISG eredeti angol szövege azonban az így átültetett formulától különbözik!

Amint a következő táblázatban bemutatjuk, a CISG 79. cikk (1) bekezdésében felsorolt mentesítő tényezők közül a magyar fordításból az első, „an impediment beyond his control", vagyis a fél *ellenőrzési körén („control") kívül eső akadály* (körülmény, tényező) helyett a fordításban az *„el nem háríthatott"* formula szerepel, amely egészen más tartalmat hordoz. (A CISG valós szövege alapján tehát pl. a technológiában jelentkező „belső" elháríthatatlan akadály nem mentesíti a szerződésszegőt, a rossz magyar fordítás alapján viszont ez bekövetkezhetne.)

Jól látható, hogy ez a formula igen közel áll a Konvenció szemléletéhez, és konkrét szabályozási elemeihez. Ezt mutatja be a következő táblázat.

[798] SÁNDOR Tamás – VÉKÁS Lajos: Nemzetközi adásvétel. Budapest, Hvg-Orac Lap-és Könyvkiadó Kft. 2005., 434. o.
[799] SÁNDOR – VÉKÁS: i. m., 435. o.
[800] WELLMANN: i. m., 469. o.
[801] VÖRÖS Imre: A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga. II. Krim Bt., Budapest, 2004., 139. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

XIV-2. táblázat A CISG és a Hamburgi E. generálklauzulája (Készítette: K. V.)

Bécsi Vételi Egyezmény	Hamburgi Egyezmény
„A party is not liable for a failure to perform any of his obligations if he proves that the failure was due to an impediment *beyond his control and that he* could not *reasonably* be expected to have taken the **impediment** into account at the time of the conclusion of the contract or to have avoided or overcome it, or its consequences.”	5.*cikk* (1) bek.: „The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, … if the **occurrence** which caused the loss… took place while the goods were in his charge…., unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.”

A két jogforrás generálklauzulájának összevetéséből látható, hogy azok több elemükben megegyeznek.

A felelősség alakzatát tekintve egyformán objektív alapúak, a bizonyítás terhét pedig a szerződésszegőre (eladó, illetve fuvarozó) telepítik, s a mentesülés feltételeit is egy több elemből álló generális szabályban rögzítik. A szövegezési eltérés – a kifejtendő tartalmi elemek mellett – lényegében abból következik, hogy a CISG negatív, a fuvarjogi konvenció pedig pozitív állításra építi a formulát.

Mindkét egyezmény a „*reasonable”* kifejezés révén határozza meg az elvárhatóság mércéjét, s akkor mentesülhet a kötelezett (a károkozó), amennyiben bizonyítja, hogy a szerződéskötéskor nem kellett előre számolnia a teljesítést akadályozó tényezővel. A kimentés harmadik feltétele, hogy a szerződésszegést eredményező akadályt vagy annak következményeit a szerződésszegő nem kerülhette el, vagy nem küzdhette le, ugyancsak megegyezik a két egyezményben.

A Konvenció azonban az „események”, „körülmények” („occurrenses”) kifejezést használja, míg a CISG az „impediment” („akadály”, „gátló tényező”) kifejezés szerepel.

A különbségtételt az indokolja, hogy a vétel esetében a fókusz a teljesítési magatartásra (a kötelezetti teljesítésre) esik, a rendelkezési körén kívül eső („beyond his control”) károkozó események itt kevésbé játszanak szerepet, s eleve a kötelezett kockázati mezőjének körébe tartoznak.

Ezzel szemben a fuvarozásnál a szerződésszerű teljesítés elemi követelménye mellett a külső körülmények („occurrenses”) nagyobb súllyal esnek inkább latba, tehát a külső körülmények megelőzésére is fel kell készülnie a fuvarozónak, s megtenni azokat az intézkedéseket, amelyek az adott helyzetben ésszerűen elvárhatóak.

2. A Polgári törvénykönyv (Ptk.) és a fuvarozói felelősség

2.1. A kontraktuális kárfelelősség új rendszere

Az előzőekben felvázolt nemzetközi jogfejlődési folyamatok természetesen érintették a magyar magánjognak a kontraktuális kárfelelősségre vonatkozó alapfelfogását és részletszabályait egyaránt.

Valószínűleg ennek is köszönhető, hogy az „új" Ptk. hatályba lépése fordulópontot hozott a polgári jogi felelősség szabályozásában is. Az új szabályok egyaránt hoztak tartalmi és formai változásokat, amelyek közül az árufuvarozás felelősségi jogi szempontjából két jelentős elemet indokolt kiemelni.

Az új szabályozás felszámolta a „régi" Ptk.-nak a megelőzés és nevelés célkitűzéseire alapított *egységes kárfelelősségi rendszerét, amely alapján* a szerződésszegésért való kárfelelősségre (kontraktuális kárfelelősség) is a *szerződésen kívüli károkért való felelősség* (deliktuális kárfelelősség) szabályai vonatkoztak.[802] A „régi" Ptk. 339. §-a szerint: „*Aki másnak jogellenesen kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható."*

Ez tisztán szubjektív szerkezetű[803] felelősségi formáció. Akkor áll be a felelősség, ha a károkozó, így a szerződésszegő fél felróhatóan járt el a szerződés teljesítése során – vagyis nem úgy járt el, ahogyan az az adott helyzetben általában elvárható – s ezzel kárt okozott. A magatartási mércét a károkozóéhoz hasonló helyzetben lévő személytől (ember, jogi személy) társadalmilag megkívánt magatartás képezi.

Ehhez képest az „új" Ptk. – amint a 2.2 fejezetben kibontjuk – már alapjaiban is eltérő, inkább az üzleti kockázat elosztására, a szolgáltatás és ellenszolgáltatás egyensúlyára építő szabályozást hozott a kontraktuális kárfelelősség rendszerébe.[804]

A másik lényeges változás a hagyományosan külön szabályozásba foglalt, speciális formációt, a fuvarozó felelősségét érintette. A „régi" Ptk. a fuvarozás, árumozgatás előzőekben ismertetett sajátosságaira tekintettel *speciális rendelkezésekkel* (XLI. fejezet) szabályozta annak felelősségi viszonyait. Eszerint, amennyiben az átvételtől a kiszolgáltatásig terjedő idő alatt az áruküldemény elveszett, megsemmisült vagy megsérült, a fuvarozó fokozott[805] felelősséggel tartozott. Amint bemutattuk, a jogforrás *tételesen* felsorolta azokat a tényezőket, amelyek alapján a fuvarozó mentesült az árukárért való felelősség alól. Ez tisztán objektív felelősség.

Az „új" Ptk.-ból viszont kimaradtak ezek a sajátos fuvarozói felelősségi struktúrát és annak részletszabályait korábban meghatározó szabályok (ugyanakkor a felelősséget érintő több új részletszabály helyet kapott a Fuvarozási szerződésről szóló XXXVIII. fejezetben, amelyek azonban így mintegy légüres térbe kerültek).

2.2. A felelősség alapja (alakzata) a Ptk.-ban

A kontraktuális kárfelelősséget – a prevenció helyett a kockázatelosztást szolgáló – objektív felelősség sávjába helyezi az „új" Ptk., tehát a szerződésszegésért való felelősség új szabályozása elszakadt a felróhatóságtól. Generálklauzulája alapján: *„Aki a szerződés megszegésével a másik félnek kárt okoz, köteles azt megtéríteni".*[806]

[802] „Régi" Ptk. 318. § (1) bek.
[803] JOBBÁGYI Gábor – FAZEKAS Judit: Kötelmi jog, Szent István Társulat, Budapest, 2007., 116. o.
[804] WELLMANN: i. m., 276. o.
[805] JOBBÁGYI – FAZEKAS: i. m., 333. o.
[806] „Új" Ptk. 6:142. §

Felelősségi jogi szempontból a kockázat arányos elosztása, tehát a szolgáltatás és az ellenérték egyensúlyának helyreállítása, fenntartása áll a szabályozás középpontjában. *Ez egyébként a fuvarozói hagyományos felelősségi konstrukció kiindulópontjával is egybevág.*

Lényeges különbség mutatkozik azonban abban, hogy az „új" Ptk.-nak a szerződésszegésért való kárfelelősségre vonatkozó generálklauzulája egy *három elemből álló konjunktív* mentesítő okot rögzít, míg a „régi" Ptk. fuvarozói felelősségi modelljében – ugyanúgy, mint a tengeri fuvarozás hagyományos felelősségi rendszerében – kazuisztikusan felsorolt konkrét mentesítő tényezők szerepelnek.

A „régi" Ptk. és az „új" Ptk.-nak a kontraktuális, illetve a fuvarozó felelősséget érintő szabályozását a következő táblázattal hasonlítjuk össze.

XIV-3. táblázat Az „új" Ptk. általános kontraktuális és a „régi" Ptk. fuvarozói felelősségi mentesítő okai (Készítette: K. V.)

„új" Ptk. 6:142.§ második mondat	**„régi" Ptk. 501. §**
„Mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a szerződésszegést • ellenőrzési körén kívül eső, • a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, • és nem volt elvárható, hogy a *körülményt* elkerülje vagy a kárt elhárítsa."	„…kivéve ha a kár • a fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok, • a küldemény belső tulajdonsága, • a csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága, • a feladó által végzett berakás, illetőleg a címzett által végzett kirakás, vagy • annak következtében állott elő, hogy…"

a) *A (fuvarozó) ellenőrzési körén kívül eső körülmény*

A felelősség alóli mentesüléshez elsőként azt kell bizonyítania a fuvarozónak, hogy a károsodás oka az *ellenőrzési körén kívül esett*. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy nem volt és nem is lehetett befolyása a károkozó körülményre, mert az az ő kockázati, technológiai „hatótávolságán" kívül esik (Ezek a „casus maiort" és a „casus minor" egyes esetköreit jelentik, annak erejétől függően).[807]

A „régi" Ptk.-val való összevetésből látszik, hogy az „ellenőrzési körön kívül eső körülmény" valamennyi, a korábbi fuvarjogi szabályok alapján mentesülésre vezető körülményt involválja. A „*fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok*", a „*küldemény belső tulajdonsága*" nem a fuvarozó ellenőrzési körébe tartozó tényező, de a „*csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága*" sem a fuvarozó ellenőrzési körébe esik. A tengeri változatok alapján mentesülésre vezető körülmények többsége is teljes mértékben megfeleltethető a szóbanforgó kimentő tényezőnek.

b) Előre nem látható körülmény

Az „új" Ptk. szerint a fuvarozónak azt is bizonyítania kell a mentesüléshez, hogy a károkozó körülmény nem volt előre látható. Ennek a feltételnek a *szerződéskötés időpontjában* kell telje-

[807] WELLMANN: i. m, 277. o.

sülnie, s *a szerződésszerű teljesítést akadályozó körülményre* kell vonatkoznia. Tehát nem „csak" a kárkövetkezményt kell látnia szerződéskötéskor a kötelezettnek, hanem annak a kiváltó okát is. A mentesülés csak akkor teljesülhet, ha a szerződésszegő (fuvarozó), azt ésszerűen eljárva nem láthatta előre.

Ilyen lehet a „régi" Ptk. alapján a küldemény belső tulajdonsága mint absztrakt veszélyforrás, vagy a csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága is.

c) A körülmény elkerülésének, illetve a kár elhárításának el nem várható volta

A mentesülés harmadik konjunktív feltétele, hogy a kötelezettnek a szerződésszegés időpontjában nem volt arra lehetősége, hogy a károkozó *körülményt* elkerülje, a *kárt* elhárítsa. A körülménynek a *szerződésszegés* időpontjában kell fennállnia.[808]

A „régi" Ptk. alapján mentesülésre vezető tényezők mindegyike jelenthet olyan körülményt, amelynek az elkerülése, illetve károsító hatásának az elhárítása nem volt elvárható a fuvarozótól a *szerződésszegés* pillanatában.Természetesen nem várható el a fuvarozótól például, hogy a tevékenységi körén egyébként is kívül eső körülményt elkerülje. Ugyanez igaz a küldemény belső tulajdonságára és a csomagolás hiányossága miatt bekövetkező károkra is.

Az összehasonlításából látható, hogy – elvi szinten – nem látszik alkalmatlannak az „új" Ptk. felelősségi szabályainak a fuvarozás területén való alkalmazása, hiszen azok elemei – legalábbis spekulatív módon – egymásnak megfeleltethetők.

A tradicionális fuvarozói felelősségi modell eltün(tet)ésének magyarázata azonban, hogy a kontraktuális kárfelelősség új szabályai – a jogalkotó szándéka szerint – lex generalisként valamennyi szerződéstípusra, így a fuvarozási szerződésre, s annak felelősségi viszonyaira is irányadóak.

Ezen radikális irányváltás végülis „egy platformra" hozta a kontraktuális kárfelelősség új generálklauzuláját a már korábban is objektív felelősségi alapokon nyugvó sajátos fuvarozói felelősséggel. Ugyanakkor generális szabály gyanánt így a fuvarozói felelősséget mintegy elmozdította a nemzetközi viszonylatban továbbra is domináns tradicionális rendszerből, s „áttolta" azt az általunk „alternatív"-nak nevezett fuvarozói felelősségi struktúra térfelére (l. Hamburgi Egyezmény és „szatelli" egyezményei).

Ily módon az „új" Ptk. és a Hamburgi Egyezmény szoros rokonságba került, ami indokolja, hogy mindkettőt összevessük a közös ős, a CISG szabályozásával. Először az „új" Ptk. és a CISG kapcsolatát tesszük vizsgálat tárgyává.

2.3. A Polgári törvénykönyv vs. CISG

Az „új" Ptk. és a CISG összehasonlítását nehezíti, hogy ez utóbbi magyar fordítása meglehetősen pontatlan, sőt hiányos, lévén, hogy a hivatalos fordításból hiányzik a mentesítő formula követke-

[808] Ha lezártak például egy utat, a fuvarozónak meg kell kísérelnie a szerződés teljesítése érdekében más fuvarozási lehetőséget találni, vagy külföldi raktárból a címzetthez küldeni az árut. WELLMANN: i.m. 279. o.

ző eleme: „*beyond his control", bevett magyar szóhasználattal „az ellenőrzési körén kívül eső*" mondatrész. E helyett *egy hasonlónak gondolt*, de valójában attól alapjaiban különböző, más tartalmat hordozó „*terminus technicus"* szerepel: „*amelyet el nem háríthatott*" [809]. Ezért az összevetést a CISG magyar fordítása helyett annak *eredeti angol* szövege alapul vételével indokolt megejteni.

A következő táblázat az „új" Ptk. és a CISG vonatkozó formuláját mutatja be (az utóbbit a jelzett okból angol nyelven).

XIV-4. táblázat A konjunktív kimentő tényezők a Ptk. és a CISG generálklauzulájában (Készítette: K. V.)

„új" Ptk. 6:142.§	**CISG 74. cikk, 79. cikk (1) bek.**
„Aki a szerződés megszegésével a másik félnek kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a szerződésszegést: • ellenőrzési körén kívül eső, • a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, • és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje vagy a kárt elhárítsa."[810]	„A party is not liable for a failure to perform any of his obligations if he proves that the failure was • due to an impediment *beyond his control* and that • he could not *reasonably* be expected to have taken the impediment into account at the time of the conclusion of the contract or to have avoided or overcome it, or its consequences."

A táblázatból jól látható, hogy az „új" Ptk. vonatkozó szakasza igen nagy mértékben *megegyezik* a CISG formulájával (amit az ügyetlen fodítás eltakar), de a két szabályozásban több lényeges eltérés is mutatkozik.

Először is a két szabályozás eltérő kodifikációs logikát követ: az „új" Ptk. egy állító mondattal fogalmazza meg a tényállás bevezető részét („aki a szerződésszegéssel kárt okoz, köteles…"), míg a CISG negatív megközelítést alkalmaz („not liable"/"nem felel ha …").

Ez jelentheti azt, hogy az „új" Ptk. a szerződésszegő *fél* (kár)*okozására* alapítja a felelősséget azzal, hogy *kiemeli a szerződésszegő félnek az okozati láncban játszott szerepét*, míg a CISG a szerződés teljesítése (objektív) hibájának („failure") a tényére utal tehát egy „neutrális" formulát alkalmaz.

Természetesen lehetséges az is, hogy a jogalkotás konzervativizmusa húzódik meg mögötte, vagyis az „új" Ptk. kodifikátorainak azon szándéka, hogy a formula azonos szerkezetet mutasson a korábbi, jól bejáratott, illetve a hatályos deliktuális felelősségi szabályozással („Aki… másnak/másik félnek kárt okoz, köteles azt megtérítani").

Másodszor: a mentesülés feltételei körében egy szövegezési eltérés mellett egy kardinális tartalmi eltérés is mutatkozik.

Szövegezési eltérés, hogy az „új" Ptk. a *körülmény*, míg a CISG az „*impediment"* (akadályozó tényező) kifejezést alkalmazza. A kérdés az, hogy az eltérő fogalomhasználat hordoz-e

[809] „Nem tehető felelőssé a fél valamely kötelezettségének elmulasztásáért, ha bizonyítja, hogy azt olyan *akadály* okozta, *amelyet el nem háríthatott*, s *észszerűen* az sem volt elvárható *tőle*, hogy a szerződéskötés idején ezzel az akadállyal számoljon, azt elhárítsa vagy következményeinek elejét vegye."

[810] „The person who causes damage to the other party by breaching the contract shall be liable for such damage. The said party shall be relieved of liability if able to prove that the damage occurred in consequence of unforeseen circumstances beyond his control, and there had been no reasonable cause to take action for preventing or mitigating the damage."

tartalmi különbséget. Úgy tűnik, a különbség talán abban ragadható meg, hogy a „körülmények" kifejezés talán általánosabb, mint az „akadályozó tényező".

A tartalmi különbséget az jelenti, hogy az „új" Ptk. megalkotói – annak ellenére, hogy a Kódex más jogintézményeiben előfordul az „ésszerűség" fogalma – a kontraktuális kárfelelősség generálklauzulájába nem vették át az „ésszerűség" zsinórmértékét a CISG formulájából.

(Megjegyzendő, hogy az „új" Ptk. ezen klauzulájának hivatalos angol fordításában a következő kifejezés található: „reasonable cause", vagyis a fordító vagy pontatlanságból, vagy más okból az „ésszerűség" követelményét mégis becsempészte a klauzulába!)

2.4. Az „új" Ptk. a CISG és a Hamburgi Egyezmény generálklauzulájának összehasonlító elemzése

Az „új" Ptk., a CISG és a Konvenció kárfelelősségi modellje igen közel állnak egymáshoz. Az „új" Ptk. lényegében átülteti a CISG felelősségi modelljét a kontraktuális kárfelelősség általános szabályába. (A CISG modellként szolgált a Ptk.-val azonos időszakban megalkotott más államok polgári és kereskedelmi törvénykönyve számára is, így például Argentína Kereskedelmi és Polgári Törvénykönyve, Spanyolország Kereskedelmi Törvénykönyve számára, de ösztönzőleg hatott Japán Polgári Törvénykönyvének a tervezetére is).[811] Tartalmilag nem áll távol a CISG – lényegében párhuzamosan megalkotott formulájától – a Konvenció generális kárfelelősségi szabálya sem. Ennek az az oka, hogy szinte egyidőben, párhuzamosan, ugyanazon szervezet, az UNCITRAL alkotta meg mindkét szabályozást. A jogharmonizáció célja a nemzetközi kereskedelmi jog – beleértve a nemzetközi adásvételi ügyletek és a nemzetközi tengeri árufuvarozás komplett joganyagát – egységesítése volt.

Bemutattuk, hogy mindhárom 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 mindhárom jogforrásban azonos: 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 a generálklauzulák.

A különbözőségeket az alábbi táblázatos összehasonlítással kívánjuk hangsúlyozni:

[811] Luca G CASTELLANI – Cyril EMERY (Ford.: KOVÁCS Viktória): A CISG Három dimenziója. Külgazdaság Jogi Melléklet. LXII:(1-2.), 2018., 16. o.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

XIV-5. táblázat A Ptk., a CISG és a Hamburgi Egyezmény generálklauzulája (Készítette: K. V.)

„új" Ptk. 6:142.§	**CISG 74. cikk, 79. cikk (1) bek.**	**Hamburgi Egyezmény 5.cikk (1) bek.**
„Aki a szerződés megszegésével a másik félnek kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a szerződésszegést: • ellenőrzési körén kívül eső, • a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, • és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje vagy a kárt elhárítsa."[812]	„A party is not liable for a failure to perform any of his obligations if he proves that the failure was • due to an impediment *beyond his control* and that • *he* could not **reasonably** *be expected* to have taken the *impediment* into account at the time of the conclusion of the contract or to have *avoided* • or overcome it, or its consequences."	„The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods … • if the *occurrence* which caused the loss… took place while the goods were *in his charge*…., • unless the carrier proves that he… took **all measures** that could **reasonably** • be required *to avoid* the occurrence and its consequences."

A három generálklauzula összevetéséből kitűnik, hogy az összetevő elemek hasonló logika alapján fonódnak össze, mégis több ponton különböznek egymástól.

A mentesülés legalapvetőbb feltétele az „új" Ptk. és a CISG alapján egyaránt, hogy a szerződésszegést olyan „akadály", „körülmény", „gátló tényező" idézze elő, amelyre a károkozó nem képes hatást gyakorolni. Ez az „új" Ptk. formulája alapján az „*ellenőrzési körén kívül eső*" körülményeket jelenti. A CISG hivatalos angol nyelvű szövege a „*beyond his control"* formulával fejezi ezt ki. Ez általában „külső körülmények"-et jelent[813] Az első szembetűnő különbség ez alapján, hogy Konvenció klauzulájából *hiányzik* ez a formula, ami a CISG szerinti *„beyond his control"*-nak, vagy az „új" Ptk. alapján az *„ellenőrzési körén kívül eső"* körülménynek felelne meg.

A Konvenció formulája megengedheti magának a takarékosabb megfogalmazást, hiszen az „ésszerűség" zsinórmértékét alkalmazza kisegítő szabályként. Ez az elv pedig átfogja a CISG és az „új" Ptk. szerinti mentesítő okok mindhárom elemét. Ez azt jelenti, hogy ami ellen nem tud az „ésszerűség" keretein belül védekezni a fuvarozó, az valószínűleg kívül esik a hatótávolságán (rendelkezési körén), és ezért nem is láthatja azt előre, tehát elhárítani sem tudja azt.[814]

A második megfigyelhető különbség a három klauzula között, hogy az „új" Ptk. és a Konvenció a károkozó „*körülmény*" („occurrenses"), míg a CISG az *„impediment"*, vagyis „akadályozó"/„gátló tényező" kifejezést alkalmazza, s erre vezeti vissza a károkozó felelősségét vagy éppen a mentesülését.

A harmadik lényeges különbség, hogy a CISG és a Konvenció a megelőzés, elhárítás tekintetében a „reasonableness", vagyis az „ésszerűség" szintjéhez illeszti az elvárhatóság mércéjét: a józan észnek megfelelő megelőző intézkedések megtételét várja el a kötelezettől. Ennek

[812] „The person who causes damage to the other party by breaching the contract shall be liable for such damage. The said party shall be relieved of liability if able to prove that the damage occurred in consequence of unforeseen circumstances beyond his control, and there had been no reasonable cause to take action for preventing or mitigating the damage."

[813] SÁNDOR – VÉKÁS: i. m., 471. o. Pl. a „vis maior" különböző esetköreit, valamint bizonyos politikai és társadalmi eseményeket stb.

[814] Ilyen lehet bármely külső, a fuvarozással járó extrém körülmény, a küldemény belső tulajdonsága vagy a csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága is.

segítségével – az eset körülményeitől függően – mérhetővé válik a kár megelőzhetősége. A károkozó nem felel azokért a károkért, amelyek általában, józan gondolkodás révén nem kalkulálhatóak előre, valamint aránytalan és az ésszerűségnek ellent mondó áron lennének kivédhetők.

A CISG nemzeti polgári törvénykönyvekre gyakorolt hatása ellenére a magyar Ptk.-ba nem került be az „ésszerűség": a megelőző intézkedés megtételének ez nem mércéje.[815]

A Konvenció esetében ez az alapelv magában foglalja az ésszerűségi és célszerűségi szempontoknak megfelelő intézkedéseket a jármű kiállítása során és a továbbítás szakaszában egyaránt. Mint azt korábban már részleteiben kifejtettük, ennek konkrét megítélése az eset körülményeitől függ.

Az „ésszerűség" követelménye a CISG generálkauzulájának további elemeire terjed ki. Akkor mentesülhet a károkozó, amennyiben bizonyítja, hogy a szerződéskötéskor *nem kellett előre számolnia* a teljesítést akadályó tényezővel. Ez a második konjunktív feltétele a mentesülésnek, amelynek zsinórmértéke az *ésszerűség*. A kimentés harmadik feltétele, hogy a szerződésszegést eredményező akadályt vagy annak következményeit a szerződésszegő *nem kerülhette el, vagy nem küzdhette le*. Ezt a körülményt ugyancsak az „ésszerűség" elve alapján kell megítélni.

Ezek a feltételek azt jelentik, hogy nem mentesülhet a károkozó, ha az ellenőrzési körén kívül eső akadályt (pl. embargó, közlekedési útvonal lezárása) a szerződés megkötésekor ésszerű indokok alapján előre kellett volna látnia. Akkor sem mentesülhet, ha a szerződésszegést előidéző ok az ellenőrzési körén kívül merült fel, és a szerződésszegéssel a szerződés megkötésekor ésszerűen nem is számolhatott, viszont annak a felmerülésekor nem mondott volna ellent a józan észnek az akadály elhárítása.[816] Amennyiben viszont (az ellenőrzési körén kívüli, előre nem látható) akadályt a józan észnek ellentmondó áron lehetett volna elhárítani, akkor a szerződésszegő mentesül.

Ennek megítélése a CISG esetében is a konkrét eset körülményeitől függ. A CISG bírói gyakorlata alapján például a *raktározási, illetve biztosítási költségek* részei az előrelátható károknak. Az „ésszerűség" elvével ezért nem védekezhet ezek megtérítése ellen a károkozó. Viszont ez csak arra az esetre igaz, ha ezek a költségek szükségesek voltak és arányban állnak a vételárral.[817] Az „ésszerűség" mércéje alapján nem előre látható és nem elháríthatók károk közé sorolható a vételár pénznemének az esedékesség és a tényleges fizetés időpontja közötti árfolyamesésből eredő károk csoportja is. (Ennek a ténynek az előre kalkulálhatósága azonban vitatott a jogirodalomban.) Idegen valutában fizetendő vételár esetében azonban semmi esetre sem mentesíthet a szóbanforgó elv: a szerződéskötéskor ugyanis a károkozó már számol az átváltás szükségességével, ami természetes módon hordozza magában a veszteség rizikóját.[818]

A „reasonably" kifejezés alkalmazásából és elvi hátteréből is kitűnik az ENSZ jogharmonizációs célkitűzése: egységes kárfelelősségi struktúra, amelyben azonos mérce szolgál a szerződésszegő felelősségének a megállapítására mind a helyhez kötött szolgáltatások, mind a javak

[815] Külön kiemelést érdemel – amint már utaltunk rá –, hogy Ptk. generálklauzulájának angol nyelvű változata azonban tartalmazza ezt az alapelvet.
[816] SÁNDOR – VÉKÁS: i. m., 473. o.
[817] SÁNDOR – VÉKÁS: i. m., 441. o.
[818] SÁNDOR – VÉKÁS: i. m., 443. o.

mozgatásával járó fuvarozási jogviszonyokban. (Nézetünk szerint ez nem minden szerződésfajta esetében mutatkozik célszerű megoldásnak, különös tekintettel a fuvarozási jogvisznyra. Ennek okaira az „Összefoglaló gondolatok" 2. fejezetében kitérünk.)

A negyedik különbség a szabályozások között, hogy az „új" Ptk. és a CISG generálklauzulájának a kiinduló pontja a kár megelőzhetősége, míg a Konvenció a károkozó körülmények elleni megelőző intézkedések megtételét várja el a kötelezettől. Az „új" Ptk. és a CISG alapján ezért akkor mentesülhet a károkozó, ha – általában véve – nem volt elvárható a károkozó körülmény elkerülése vagy a kár elhárítása, mert a károkozónak arra egyáltalán nincs befolyása, és a szerződéskötés időpontjában nem kalkulált és nem is kellett volna előre kalkulálnia a károkozó körülménnyel. Ezzel szemben a Konvenció alapján, ha bekövetkezik az árukár, akkor azt kell megvizsgálni, hogy a fuvarozó megtette-e a megelőző intézkedéseket. Tehát nem a körülmény megelőzhetősége, elháríthatósága képezi a vizsgálat tárgyát – szemben az „új" Ptk. és a CISG generálklauzulájával – hanem a megelőző intézkedések megtétele.

Végül a generálklauzulák közötti megkülönböztetésre szolgál az is, hogy csak a Konvencióban szerepel a „*measures",* vagyis az *„intézkedés"* kifejezés. Ez azt jelenti, hogy konkrét tevőleges intézkedések megtételét várja el a tengeri fuvarozótól a Konvenció (pl. tengerképes hajó biztosítása, gondos árukezelés stb.), míg az „új" Ptk.-ban és a CISG-ben ez nem szerepel. Azért nem említik ezt a kifejezést, mert a kárfelelősségi szabályuk eleve abból indul ki, hogy olyan „körülmények" vagy „akadályok", „gátló tényezők" eredményezik a kárt, amire a károkozónak egyáltalán nincs befolyása, ezért nem is köthetik a mentesülést megelőző „intézkedések" („measures") megtételéhez.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

Összefoglaló gondolatok

A modern tengeri fuvarozói felelősség kialakulásának története három különböző korszak joggyakorlatának és jogalkotási tevékenységének a folyamata, melynek eredményeként *két különböző fuvarozói felelősségi család* alakult ki: a „klasszikus", tételes kimentő okokra, s az egyetlen generálklauzulára épített konstrukció.

Mivel a hazai fuvarjog fejlődését az elmúlt évtizedekben – tekintettel az ország földrajzi elhelyezkedésére, gazdasági viszonyaira valamint a vonatkozó nemzetközi egyezményekre – jelentős mértékben a nemzetközi trendek határoz(ták) meg, ez a kettősség élesen elválva tükröződik a magyar szabályozásban is. A „régi" Ptk. *fuvarozói*-, illetve az „új" Ptk. általános *kontraktuális felelősségi rendszerében* is ez a dichotómia tükröződik.

A „régi" Ptk., a szárazföldi szabályozások és a tradicionális tengeri fuvarjog között kimutatható rokonság természetesen nem véletlen, hiszen a vasúti fuvarjog alapjai ugyanúgy a 19. század második felében épültek ki, mint a magyar Kereskedelmi törvény, s a tengeri fuvarozás első releváns jogforrása, a Harter Act. Az 1900-as évek első felében pedig megszülettek az első tradicionális szabályozások, így a Brüsszeli Egyezmény, majd 1959-ben a „régi" Ptk. került elfogadásra. Szinte törvényszerű tehát, hogy a kodifikáció során ezeknek közvetlen ráhatása volt a „régi" Ptk. fuvarjogi rendelkezéseire is.

Az „új" Ptk. viszont a Hamburgi Egyezmény kárfelelősségi generálklauzulájához áll közel. Ez sem véletlen, hiszen utóbbi is az UNCITRAL jogfejlesztő tevékenységének a terméke, s *alapjait tekintve* a CISG formulájához illeszkedik.

1. A két szabályozási család

Amint az értekezésben bemutattuk, a tengeri fuvarozói felelősség egyik válfaja a tradicionális változat, a Harter Act, a Brüsszeli Egyezmény (Hágai Szabályok) és a Rotterdami Egyezmény kárfelelősségi modellje, a másik pedig az azt felváltani kívánó Hamburgi Egyezmény és „szatellit" jogszabályainak felelősségi strukúrája.

Az első felelősségi családnál (is) a fuvarozó felelőssége a receptum helyzeten alapuló *objektív felelősség*. Ez nem jelent feltétlen helytállást: a szerződésszegő fuvarozó a felelősségi alakzat szerinti tételesen felsorolt 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 tehát egy, a „rendes gondosságon" alapuló vétkességi felelősségi ág.

A másik szabályozási család (a Hamburgi Egyezmény és „szatellit" jogszabályai) felelősségi formációjának alapja ugyancsak a receptum felelősségi konstrukció. Alapvető változás két ponton történt: egységesen kezeli(k) a locatio és a conductio szakaszait technikai és felelős-

ségi jogi szempontból egyaránt; s mindkettőre egyetlen formulát alkalmaz(nak), melyet egyetlen generálklauzulába foglal(nak).

A kártérítés mértékét és az igényérvényesítési eljárás szabályait ugyancsak bemutattuk, ezeket együttesen tárgyaltuk. A szabályozás tartalma és mennyisége lineárisan bővül, fejlődik ezekben a tárgykörökben, lényeges különbségek azonban nem alakultak ki közöttük.

1.1. A tradicionális felelősségi struktúra

Az ókori, római jogi eredetű fuvarjogi intézmények továbbélésével esetjogi (precedens) úton kicsiszolódott felelősségi konstrukció a *Brüsszeli Egyezményben* öltött elsőként jogszabályi formát (előzménye a Harter Act volt). A Visby- illetve a Brüsszeli Protokollokkal kiegészített változata, a Hague-Visby Szabályok pedig – többszöri módosítással – közel már egy évszázada szolgálja a nemzetközi tengeri árufuvarozási gyakorlatot: szerepe ma is meghatározó.

Természetesen számos oka van a jogforrás tartós sikerének: gyakorlatias szemléletmódja miatt könnyen és praktikusan alkalmazható, szövege fenntartás révén rugalmasan módosítható volt a ratifikácó során, de a szakmai megalapozottság és a széles körű alkalmazás is fő érvek lehetnek amellett, hogy az államok széleskörű támogatását élvezi az Egyezmény.

Ennek továbbfejlesztett változata a legutóbbi tengeri fuvarjogi jogforrás, a Rotterdami Egyezmény (2009). Ez, válaszolva a globalizáció kihívásaira, és felhasználva a technológia, elsősorban az informatika fejlődését, lényegében az Egyezmény bevált struktúráját alkalmazza. Felelősségi struktúráját tekintve visszatér a hagyományos tengeri felelősségi megoldásokhoz.

A Rotterdami Egyezmény jelentőségét növeli, hogy nemcsak egységes jogi keretek kialakítását tűzte ki célul, hanem követi a többi nemzetközi fuvarjogi konvenció (pl. COTIF-CIM, CMR) által közvetített szabályozási tendenciákat is, sőt *intézményvilága integrálja a „klasszikus" fuvarjogi fogalomrendszert*. Ezáltal a nemzetközi multimodális, vagyis a részben vagy egészben tengeri árufuvarozási szerződéses jogviszonyok – értekezésben bemutatott – problémáira is reflektál. Pozitívumként értékelhető az is, hogy – a Hague-Visby Szabályokhoz hasonlóan – gyakorlatias szemléletmód jellemzi, a CMI és az UNCITRAL együttműködése révén sikeres érdekkiegyenlítést valósított meg, s szövegezése szakmailag megalapozott és precízen kidolgozott. Ráadásul a legmodernebb kereskedelmi tendenciákra figyelemmel az elektronikus fuvarokmányok és elektronikus adatbázisok megfelelő alkalmazására is megoldást kínál.

Ezeket az előnyöket több nemzetközileg jelentős, erős gazdasággal bíró állam felismerte. Jelentős globális kereskedelmi szereplők, közöttük az Amerikai Egyesült Államok, Svájc, Svédország, Norvégia, Hollandia és Spanyolország aláírták már a Kódex jegyzőkönyvét. Eddig utolsóként (2013-ban) Guinea-Bissau csatlakozott. Viszont a hatályba lépéshez szükséges ratifikációs szám még így sem elegendő.

1.2. A Hamburgi Egyezmény felelősségi rendszere

Az angolszász jogi kultúrán és gondolkodásmód alapjain nyugvó, valamint az angol nyelv jellegzetességeit tükröző Hague-Visby Szabályok tradíciójával a Hamburgi Egyezmény és „szatel-

lit" jogforrásai[819] szakítottak. Új alapokra helyezték a tengeri árutovábbítás szabályozási rendszerét, különös tekintettel a fuvarozó felelősségére. Ezek megalkotásának mozgatórugója a fejlődő államoknak a kereskedelem vérkeringésébe való beilleszkedésének reménye, a konténerforradalom révén elterjedt globális árutovábbítási rendszerek igényei, valamint az ahhoz kapcsolódó szabályozási környezet modernizációjának szándéka volt.

A Konvenció előnyére szolgál, hogy aprólékos, részletes szabályozás tárgyává teszi a tengeri árufuvarozás életviszonyait. Szóhasználatában és intézményrendszerében, valamint terjedelemében és tartalmában is közelít a szárazföldi fuvarozási módozatok hatályos nemzetközi konvencióihoz.

Hátránya azonban a szabályozás túlságosan teoretikus volta. Ez főképpen a felelősségi szabályokban tükröződik vissza. Szakít a tengeri fuvarozó felelősségének könnyen alkalmazható, tradicionális szabályozásával, melyben tételesen felsorolt objektív mentesítő körülmények bizonyítása teszi lehetővé az exkulpációt. E helyett egyetlen *absztrakt* formulát alkalmaz, ami a locatio és a conductio szakaszára egyaránt irányadó. A gyakorlatban, s a konkrét jogvitákban azonban ennek alkalmazása nehézségekkel jár.

2. 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 „klaszszikus", tételes kimentő okokra épülő tengeri fuvarozói felelősségi formációt (Brüsszeli Egyezmény, Hague-Visby Szabályok, Kódex) a „régi" Ptk. és előzményeinek *speciális fuvarozói felelősségi rendszere,* a Hamburgi- és a „szatellit"- egyezmény(ek) egyetlen generálklauzulán alapuló kárfelelősségi modelljét pedig az „új" Ptk. *kontraktuális kárfelelősségi* struktúrája 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 – mint bemutattuk – az angolszász alapokon nyugvó tengeri fuvarjogi szabályozásban és a kontinentális szabályok exkulpációs listájában lényegüket tekintve ugyanazok a tényezők szerepelnek. (Alapvetően eltérő viszont a „locatio"-val kapcsolatos szabályozás.)*

A Hamburgi Egyezményben testet öltő felelősségi modell viszont szoros rokonságot mutat a CISG-vel, melynek felelősségi jogi rendelkezésein alapul az „új" 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 pedig a szerződésszegőre telepítik. A*

[819] Multimodális ENSZ Konvenció, A terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció.

mentesülés feltételeit azonban egyetlen generális szabályban rögzítik, szemben az Egyezmény tételes felsorolást tartalmazó mentességi „listájával”.

Nézetünk szerint az „új” Ptk. bemutatott generálklauzulája a fuvarozó (így a tengeri fuvarozó) felelősségét tekintve csak a *keretek* meghatározására alkalmas.

A kontraktuális kárfelelősségi szabályok kiválóan alkalmasak 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.[820]

A fuvarozási jogviszony kockázati mezője azonban jóval összetettebb. A fuvarozás reálfolyamata sokkal több rizikót hordoz, mint az adásvételi, vállalkozási vagy megbízási ügyletek. Az előzőekben bemutattuk, hogy számos materiális tényező szükségessé teszi a felelősségi tárgykör konkrét, egyszerű és gyakorlatközpontú szabályozását.

Ennek okai elsősorban a helyváltoztatásból eleve adódó, valamint a továbbítási technológiából származó óhatatlan behatások, de a fuvarteljesítmény sokszereplős, láncszerűen realizálódó jellege, a szolgáltatás tömegessége, s több más, az értekezésben bemutatott tényező együttesen indokolja a kockázatok felek közötti elosztásának egy egyszerűbb mechanizmusát.

Fontos tényező a fuvarozás közben fellépő veszélyforrások felismerésének, előreláthatóságának korlátozottsága, s a tényleges kár okának bizonyíthatósága a felek közötti receptum helyzet, és a fuvarozással együtt járó óhatatlan külső behatások nehezen kalkulálható volta miatt.

Az „új” Ptk. generálklauzulája azonban nincs tekintettel a fuvarozás eme lényeges sajátosságaira, mert a klauzula absztrakt jellege jogászi mérlegelést igényel, ami a tömegfuvarozás viszonyai között legkevésbé sem életszerű.

Ugyanakkor bemutattuk azt is, hogy a „régi” Ptk. mentesülésre vezető körülményeit valamelyest mégis integrálja az „új” Ptk. generálklauzulája: az „ellenőrzési körön kívül eső körülmény” magában foglalja a „*fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok*”-ot, a „*küldemény belső tulajdonságát*”, amelyek nem a fuvarozó ellenőrzési körébe tartozó tényezők, de például a „*csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága*” sem a fuvarozó ellenőrzési körébe esik.[821]

Bemutattuk azt is, hogy nemcsak a „régi” Ptk., hanem a tengeri változatok alapján mentesülésre vezető körülmények jó része is úgy-ahogy megfeleltethető a szóbanforgó kimentő tényezőknek, tehát áthidalhatatlan elvi különbség a két konstrukció között nincs.

Az ördög azonban a részletekben lakozik.

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

[821] Gyakorlati változások – az új Ptk. a fuvarozás és szállítmányozási szabályok tekintetében: https://www.youtube.com/watch?v=2tn5QrikzJk (Megtekintve: 2019. január 12.)

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

3. Egy új szabályozás iránti gazdasági igény

A tengeri fuvarjog időről-időre visszatérő jogegységesítési törekvései (pl. UNCITRAL jogfejlesztő, jogharmonizációs tevékenysége) arra mutatnak rá, hogy a nemzetközi egység megteremtése szakmailag indokolt, de a Ptk.-nak a fuvarozási jogviszonyt érintő szabályozási hiányosságai okán a jogfejlesztés a hazai jogrendszerben is szükséges.

Amint a „Bevezetés" 1. pontjában rögzítettük, az értekezés kizárólag a tengeri árufuvarozás egyik válfajával: a vonalhajózással, annak klasszikus jogintézményeivel és a tengeri fuvarozó szerződésszegésért viselt felelősségével foglalkozik. Az e körben végbement változások, a társadalmi-gazdasági kihívások és ellentétek viszont szélesebb körben állnak fenn és gyakorolnak hatást a jogfejlődésre: a közlekedési-szállítási iparág egészét meghatározzák.

Az értekezés tárgyára figyelemmel a felelősségi szabályok kapnak hangsúlyt, viszont – a tendenciák alapján – a fuvarozási szerződés *szabályozása egészének* újragondolása látszik indokoltnak. Ez nemzetközi viszonylatban egy egységes, multimodális aspektusú fuvarjogi szabályozásban manifesztálódhat (l. Kódex), belföldön pedig egy törvényi vagy kormányrendeleti szintű szabályozás megalkotása lenne indokolt.

A tengeri fuvarjogi szabályozás tendenciáiból is következik, hogy fokozatosan bővül a jogszabályokban rendezett fuvarjogi jogintézmények köre, valamint a szabályozás részletessége is. A Brüsszeli Egyezmény még csak az alapokat rendezi, s csak a legszűkebb értelembe vett tengeri fuvarügyletre (hajókorlától hajókorlátig) alkalmazható. Ehhez képest a Hamburgi Egyezmény előrelépést jelent a szabályozott jogintézmények és alkalmazhatóságuk tekintetében egyaránt. Sokkal részletesebb szabályokat állapít meg a fuvarjogi jogintézményekre, sőt néhány új szabályozási tárgyat (pl. nem forgatható hajóselismervény) is bevezet a tengeri fuvarjogba. Szélesebb körben alkalmazható: területi hatálya a kikötő területére is kiterjed. A Rotterdami Egyezmény a legteljesebb fuvarjogi jogforrás: komplex logisztikai szemléletű, ami a részben vagy egészben tengeri árufuvarozási szerződésekre egyránt alkalmazható, igen részletes szabályokat kínál.

A felelősséget tekintve a tengeri fuvarozó felelőssége tekintetében a könnyen alkalmazható, gyakorlatban bevált, *tradicionális felelősségi szabály* alkalmazása indokolt, annál is inkább, mert a Hamburgi Egyezmény „alternatív" kárfelelősségi modelljét nem fogadta be a napi gyakorlat. A szárazföldi fuvarjogi felelősségi szabályok soha nem is tértek el a klasszikus fuvarozói felelősségi alakzattól. A légifuvarozó felelősségét szabályozó jogforrás – ami a Varsói Egyezmény eredeti rendelkezéseit módosította – pedig példát mutatva, áttért a klasszikus, konkrét kimentő tényezőkön alapuló szabályozásra.

Ehhez képest a magyar szabályozási tendenciák éppen az ellenkező képet mutatják. Az „új" Ptk. csak keretszabályokat rögzít a fuvarozási szerződésre. Ezért szakmailag indokoltnak tartunk egy *átfogó szabályozás* megalkotását, amiben az alapvető fuvarjogi jogintézmények olyan absztrakciós szinten rendezettek, amelyben az alapvető fuvarjogi intézmények *valamennyi közlekedési alágazatra* egységesen vonatkoznak, majd az általános szerződési feltételek egyediesíthetnék, és tehetnék – méginkább – gyakorlatközelivé.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

4. A jövő „képlete”

4.1. Nemzetközi (globális) viszonyok

Jelenleg nincs egységes tengeri fuvarjogi szabályozás, különösen nincs hatályban olyan komplex szabályozási eszköz, ami az egy fuvarozási szerződésen alapuló, legalább két alágazatot érintő, háztól-házig viszonylatú fuvarügyletek jogi relevanciájú elemeit egységes rendszerbe foglalná, különös tekintettel a fuvarozó felelősségére. A szabályozás hézagos képet mutat azért is, mert az egyes alágazati szabályok – a kodifikációs kísérletek sikertelensége okán – csak részlegesen fedik le a különböző közlekedési-árutovábbítási módozatok találkozásánál felmerülő problémákat. Ez számos nehézséget és bizonytalanságot eredményez a gyakorlatban úgy a fuvarozói felelősség beállta tekintetében, mint a konkrét kártérítési összeg kalkulációja során.

Ezért, és a szabályozási tendenciák alapján is nyilvánvaló, hogy a globális jogharmonizáció iránti igény továbbra is fennáll.[822] A szükséges átfogó jogi szabályozás kialakulását ma még a következő anomáliák gátolják.

Természetes érdekütközés van a fuvarozók és a fuvaroztatók között, ami megjelent a jogi szabályozásban is. Az Brüsszeli Egyezményt alapvetően a hajózási érdekképviseletek, de elsősorban a napi gyakorlat alakította ki, a Hamburgi Egyezményt viszont az ENSZ szakosított szervei, elsősorban az UNCITRAL készítette elő. Ez az ellentmondás a Rotterami Egyezmény megalkotásakor részben feloldódott. Ez a jogforrás ugyanis az UNCITRAL és a nagy kereskedelmi hajóstársaságok érdekképviseleti szervezetei közös munkájának az eredménye.

A legfontosabb ellentmondás természetesen az angolszász gyökerekkel bíró tengeri fuvarjog, valamint a többi közlekedési alágazati és a magyar nemzeti jog kontinentális felfogása között feszül.

Az utóbbi évtizedekben ezek a feszültségek jelentősen oldódtak, ezért nem csak szükség, de a lehetőség is adva van olyan átfogó szabályok alkotására, amelyek a különböző közlekedési alágazatok szabályozását egységbe rendeznék.

Az árumozgatási és árukezelési láncolat teljes folyamatát lefedő szabályozásra van szükség, ami illeszkedik a hatályos szárazföldi fuvarjogi szabályokhoz, de szabályozza a tengeri fuvarozás jogintézményeit, így a fuvarozói felelősséget is. Ehhez a követelményhez a nemzetközi viszonylatot tekintve a Rotterdami Egyezmény igen közel áll, de sajnos nagyon messze van attól, hogy hatályba lépjen.

[822] 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. *A szabályozás jelenlegi szakaszosságát és hiányosságát tehát a gyakorlat valamelyest ellensúlyozza (ráadásul ez adja – mármint a szabályozás szakadozottsága – a szállítmányozó jogintézményének gazdasági létalapját is).*

Ezért kérdéses a jogfejlődés jövőbeni képlete, ami három különböző irányt követhet. Ezek a szabályozás különböző szintjein helyezkednek el, ezért különböző mérvű kompromisszumokat igényelnek.

A lehetséges megoldások a következők:

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

a) *A Rotterdami Egyezmény hatályba lépése*

A jogegységesítési céllal megalkotott nemzetközi egyezmények széles körben való alkalmazása segíti elő legjobban a határon átnyúló kereskedelem és fizikai áruáramlás fejlődését.[823] A részben tengeri árufuvarozási jog egységesítésére ezért az optimális megoldást a Kódex hatályba lépése jelentené, aminek feltétele az elegendő számú (20 db) ratifikációs okmány letétbe helyezése. Ennek megvalósulása esetén egységessé válna a nemzetközi árufuvarozás jogterülete, annál is inkább, mert a Kódex ezzel a célkitűzéssel került megalkotásra. Ennek révén a nemzetközi mértékű jogbiztonság és jogharmonizáció megvalósulhatna.

Megszűnne minden olyan, különösen a tengeri fuvarozói felelősség alapját és a kártérítés mértékét érintő gyakorlati probléma, amely újabb és újabb jogforrások megalkotására adtak okot az 1970-es évek elejétől. Sőt, jövőbeli iránymutatást is szolgálna: a Kódex figyelemmel van ugyanis bizonyos, technológiailag még nem teljesen kiforrott megoldásokra az árufuvarozás területén (pl. az elektronikus adatbázisok alkalmazásának jogi feltételeire az árukövetésben). Mivel ezen technológiai újdonságokat még egyáltalán nem rendezik nemzeti szabályok, ezért ez kész megoldást kínálna ezekre az újonnan keletkező életviszonyokra.

A Kódex hatályba lépése nemzetközi szervezet (az ENSZ Közgyűlése) által elfogadott (kötelező) állami kötelezettségvállalásokat jelentene, tehát magas szintű nemzetközi harmonizáció valósulna meg.[824] Az ez iránti kereskedelmi igény – mint bemutattuk – vitathatatlanul fennáll az árufuvarozási jog területén.

Ugyanakkor a világkereskedelem szereplői különböző jogcsaládokból, nyelvi közegből és kultúrkörből származnak, jogrendszerük is eltérő. Mint annak bemutatására a dolgozatban sor került, problémát jelent ezért az egységesített nemzetközi joganyagnak egy adott nemzeti jogrendszer nyelvére történő átültetése és annak egységes értelmezése.[825] Ez különös gondot okozhat a fuvarjogban, hiszen a tengeri magánjog – jogi megoldásaiban és nyelvezetében is – első-

[823] CASTELLANI – EMERY: i. m., 20-21. o.
[824] MILASSIN László: Az ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága (UNCITRAL). UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft., Győr, 2016., 52. o.
[825] MILASSIN László: Jogegységesítés, egységes nemzetközi magánjogi törekvések. In.: Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnabás tiszteletére. Eötvös József Könyv-és Lapkiadó Bt., valamint a Széchenyi István Egyetem Deák Ferenc Állam-és Jogtudományi Kara. Budapest-Győr. 2015., 308. o.

sorban angolszász gyökereken alapul, a konvenciók nyelvezete azonban a széles körű elfogadhatóság céljából a kontinentális és az angolszász gondolkodásmód közzött helyezkedik el.

A vázolt „jogtechnikai" nehézségeken túl a multilaterális (globális) jogalkotásnak politikai-gazdaságpolitikai előfeltételei is vannak, melyek hiánya miatt az optimizmus csak korlátozott lehet (valójában zéró).

b) *„Model rules" megalkotása és alkalmazása*

A modell jogforrások ún. „puha" („soft") jogi szabályozó eszközök, amelyek ugyanúgy a nemzetközi magánjog egy területének az egységesítését célozzák, mint a konvenciók, de nem fogalmaznak meg kötelezettségvállalásokat az államok részére, hanem csupán mintaként szolgálnak a jogalkotók számára.

Ezért a másik kézenfekvő opció az áruk nemzetközi fuvarozásának egységesítése tekintetében a modell jogok („model rules") elfogadása lehet. Ez rugalmas szabályozó eszköz, amelyet optimális esetben egy működő globális nemzetközi szervezet (pl. UNCITRAL) dolgoz ki és fogad el. Nem igényel az államok részéről széles körű kompromisszumot, ugyanis nem tartalmaz kötelezettségvállalásokat az államok részéről.[826]

A model rules célja a kereskedelmi jog egy konkrét területének, például a nemzetközi árufuvarozás magánjogának a szabályozása. Ez azért lehet reális lehetőség, mert olyan szabályszöveg-javaslatként kerül elfogadásra egy nemzetközi szervezet által, amelyet a nemzeti jogszabályok megalkotásakor az államok iránymutatásul alkalmazhatnak. Ennek révén a jogrendszerek gyakorlati harmonizációja is megvalósulhat. [827]

Előnyére szolgál, hogy a model rules szövegét minden állam a saját nemzetállami igényeinek megfelelően alakíthatja,[828] viszont az alapvető szabályok érvényesülhetenek. Külön kiemelést érdemel az is, hogy tartalma a legalkalmazhatóbb joggyakorlat alapján kerül kidolgozásra szakértői tárgyalások eredményeként.[829] Ezáltal a gyakorlatban már kipróbált, biztosan alkalmazható rendelkezések jönnek létre.

Ezek alapján a modell jog alkotása mutatkozik célszerű megoldásnak a tengeri árufuvarozási jog területén, hiszen – mint bemutattuk – nem ró nehezen megváltoztatható kötelezettségeket az államokra.[830] Hatékony lehet az alkalmazásuk azért is, mert könnyebben változtatható a világpiaci tendenciák, a monetáris politika és a technológia változásai függvényében. Ezáltal – hasonlóan, mint egy Konvenció – *iránymutató* szabályozási célokat is szolgálhat, különös tekintettel az árufuvarozás technológiájának gyors fejlődésére (pl. UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records [2017][831]).

---

[826] MILASSIN (2016): i. m., 52. o.
[827] MILASSIN (2016): i. m., 53. o.
[828] MILASSIN (2016): i. m., 52. o.
[829] MILASSIN (2016): i. m., 53. o.
[830] MILASSIN (2016): i. m., 52. o.
[831] UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records ld. https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records (Megtekintve: 2019. március 31.)

Ez különösen hasznos megoldást jelentene a fejlődő gazdaságok számára. Általánosan érvényes, a gyakorlatban már bevált szabályokat ültethetnének át saját jogrendszerükbe úgy, hogy közben azokat a saját igényeik szerint formálják.[832]

Külön kiemelést érdemel, hogy – számtalan alkalmazási előnye ellenére – ezen szabályozó eszköz gyakorlati jelentősége mégsem magától értetődő. Szerepét akkor tudja betölteni, ha a nemzeti jogrendszerbe történő beépítése után a vállalatok, s a vonalhajózási társaságok beépítik annak rendelkezéseit a konkrét szerződésekbe is.

Ezt, és a nemzeti jogba való átültetést segítik a model rules-hoz közel álló ún. *törvényalkotási iránymutatók („guide”).* Ezek információt szolgáltatnak a modell jogok értelmezéséhez, valamint rávilágítanak annak társadalmi-gazdasági hátterére. Ezáltal olyan alternatív megoldásokat is közvetítenek, amelyek a nemzeti jogszabályok megalkotása közben megfontolás tárgyát kell, hogy képezzék.[833]

A nemzetközi árufuvarozási jog területén jelenleg két ilyen modell jog létezik, s mindkettőt az UNCITRAL fogadta el. „Az elszámolási egységre irányuló intézkedés és felelősségkorlátozáshoz való alkalmazkodásra vonatkozó intézkedések a nemzetközi árufuvarozásról és felelősségről szóló egyezményekben” c. model rules 1982-ben született, az „UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records” pedig 2017-ben. Ez utóbbi jogforrás az „Átruházható elektronikus adatok” kiállítását és kereskedelmi gyakorlatban való alkalmazását rendezi.

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.

c) *Általános szerződési feltételek egységesítése*

Az általános szerződési feltételek előzetes egyeztetés és együttműködés nélkül, vagyis *egyoldalúan* kidolgozott szabványszerződéseket jelentenek. Ezek megjelenési formája a tengeri fuvarjogban az egyes hajóstársaságok, illeteve a vonalkonferenciák által alkalmazott, nagy múltra visszatekintő fuvarozási feltételek, vagyis a bill of lading (és a charter party).

Ezeket az okmányokat később már nemcsak a vonalkonferenciák bocsátották ki, hanem a kombinált fuvarügyletek révén a vasúti társaságok is átültették a napi gyakorlatukba. Ugyancsak az említett célt szolgálják a nemzetközi fuvarjog területén az – előzményeit tekintve – évszázadok óta alkalmazott más szerződési feltételek is, így a vasúti árufuvarozás körében az Általános Kiegészítő Határozmányok (DCU) és Árufuvarozási Üzletszabályzatok.

Ezek közös jellemzője, hogy egyes fuvarozók, vagy fuvaroztatói érdekképviseleti szervezetek dolgozzák ki, ami gyakran a szerződési szabadság korlátozását, a feltételek egyoldalúvá válását vonja maga után. Ugyanakkor – mint azt az I.1.3 fejezetben ismertettük – lehetőséget kínál a homogén, nagytömegű, standardizált paraméterekkel rendelkező szolgáltatások szerződé-

[832] MILASSIN (2016): i. m., 52. o.
[833] MILASSIN (2016): i. m., 53. o.

si feltételeinek egységesítésére, a szerződéskötés folyamatát pedig egészen leegyszerűsíti.[834] Ezáltal a tömegfuvarozás kihívásainak is megfelel.

Az általános szerződési feltételek egy másik nagyon jelentős csoportját képezik a nemzetközi *fuvarozói* ***és*** *fuvaroztatói* érdekképviseletek által *közösen* megalkotott általános szerződési feltételek (pl.az ADSp). Ezek a legalkalmasabbak arra, hogy egységesítsék a kereskedelmi életben előforduló, fuvarozó, szállítmányozó cégek által gyakran alkalmazott általános szerződési klauzulákat.

Nemzetközi érdekképviseleti jogalanyok, például az UNCITRAL is alkot ilyen szerződéses szabályozó eszközöket.

Ezek alkalmazása különösen célszerű, hiszen tartalmi támpontokat nyújtanak a szerződést kötő felek részére szerződéseik megkötéséhez.[835] Érvényesen alkalmazhatóak, nemzetközileg elfogadottak és aktuálisak. Céljuk, hogy a tengeri fuvarozó cégek és a multimodális fuvarozást szervező szállítmányozók egységes formulákat alkalmazzanak a gyakorlatban. Ilyenek léteznek már a napi gyakorlatban.

Lényeges ezen túl a gyakorlatban kicsiszolódott külkereskedelmi szerződéses záradékok Nemzetközi Kereskedelmi Kamara által összegyűjtött és kidolgozott feltételrendszere (INCOTERMS) is. A szállítmányozás területéről pedig ide sorolható a FIATA általános szállítmányozási feltételei *(FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services)* is, amelyet időről-időre közzétesz.[836] Ez az árutovábbítás területén széles körben elterjedt általános szerződési feltételek gyűjteménye.[837]

A nemzetközi fuvarjog harmonizálásának ez a formája ma is működik, az egységesített okmányok alkalmazásának személyi és földrajzi „kiterjedése" és szabályozási „mélysége" azonban nem teljeskörű.

4.2. A nemzetközi szabályozások és a magyar magánjog, de lege ferenda

4.3. Két lépés előre, egy hátra

A magyar polgári jog egyik legjelentősebb változtatása – amint ennek bemutatására a XIV.2 fejezetben sor került – az, hogy az „új" Ptk. megszüntette a „régi" Ptk. szerinti egységes kárfelelősségi rendszerét: más alapra helyezte a deliktuális és a kontraktuális kárfelelősség szabályozását. A szerződésen kívüli károkozás felelősségi mércéjéül az általában elvárható magatartás elve („új" Ptk. 1:4.§) szolgál, míg szerződésszegéssel okozott kár esetében a szerződésszegéssel okozott kárért való felelősség alapját, illetve a mentesülést egy három elemből álló objektív alapú generálklauzula határozza meg.[838]

[834] SZALAY (2008): i. m., 37. o.
[835] MILASSIN (2016): i. m., 55. o.
[836] NEMESSÁNYI Zoltán – BÁN Dániel: A bizományi és a szállítmányozási szerződés. CompLex Kiadó Jogi és Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2011. 133. o.
[837] NEMESSÁNYI – BÁN: i. m., 133. o.
[838] KŐHIDI Ákos: Kártérítési jog. UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft. Győr, 2010., 26. o.

Az új kontraktuális kárfelelősségi alakzat tehát objektív, a bizonyítás terhe a szerződésszegőre esik, a mentesülés feltételeit pedig az ismertetett több elemből álló generális szabály rögzíti.

Ugyanez a logika érvényesült a tengeri fuvarjogban az első jogharmonizációs céllal megalkotott jogforrásban, a Hamburgi Egyezményben (és „szatellit" jogszabályaiban), amely „áttolta" (volna) a fuvarozói felelősséget a nemzetközi viszonylatban továbbra is domináns tradicionális rendszerből a CISG ihlette felelősségi struktúra térfelére.

Ez a gyakorlatban – általános jellege miatt – csak jelentős nehézségek árán tudná hatékonyan betölteni a rendeltetését. *Ennek okát elsősorban az árufuvarozás materiális jellemzői és jogi sajátosságai adják, a tömegfuvarozás viszonyai pedig célszerűtlenné teszik az alkalmazását.*

Nincs ez másként az „új" Ptk. esetében sem: a *generálklauzula* („új" Ptk. 6:142.§) ugyan szintén egy objektív szerkezetű felelősséget alapít meg, de ennek szabályai sem alkalmasak „sterilen" a fuvarozási szerződés megszegésével okozott károk életviszonyainak *közvetlen* szabályozására.

Elkerülhetetlennek tartjuk, hogy lex specialisként a sajátos fuvarozói felelősségi struktúra nemzetközileg általánosan alkalmazott megoldásai a magyar magánjog részévé váljanak.

A fentiek miatt indokoltnak látjuk a fuvarozási szerződés jelenlegi szabályozási rendszerének átgondolását, és új, egységes struktúrába rendezését. Erre – ugyanúgy, mint nemzetközi viszonylatban – három lehetséges megoldás kínálkozik:

a) Egy újonnan megalkotandó jogszabály: törvényi, de inkább kormányrendeleti szinten. Ez a fuvarozás tömeges, fajlagos és futószalagszerű szolgáltatásaihoz kapcsolódó életviszonyok *komplex*, gyakorlati szempontú és rugalmas szabályozását tenné lehetővé, új, logisztikai alapú megközelítésben.
b) Minta szabályok („model rules") megalkotása a *közigazgatás* közreműködésével.
c) Egységesített általános szerződési feltételek további alkalmazása a gyakorlatban, és ezeknek a legmodernebb kereskedelmi tendenciákhoz való illesztése.

4.4. A fuvarozási szerződés, szállítmányozás és logisztika „Ptk. alatti" magánjogi szabályozása

a) *Komplex kormányrendeleti szinű szabályozás*

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[839], amelyek az egyes alágazatok fuvarozási jogviszonyait szabályozzák.

[839] 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

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 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 tárgykörei.

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 szabályait, az igényérvényesítés alapját képező kárdokumentációt és így tovább. Külön rendelkezésekkel kellene rendezni a kiszolgáltatási akadály tárgykörét is.

---

a légi árufuvarozás szabályairól.

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 fuvarozási 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. [840]

Ennek eredménye egy tradicionális alapú, objektív szerkezetű felelősségi alakzat lenne, ami a kimentő okokat néhány olyan exkulpációs formulába foglalja, amelyek nem állnak ellentétben sem az alágazati nemzetközi, sem a tradicionális tengeri fuvarjogi megoldásokkal,[841] 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 tömegfuvaro-

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

zás 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 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".

b) *Mintaszabályozás megalkotása állami (közigazgatási) közreműködéssel*

A belső jogrendszerben az irányelvi vagy jogi iránymutatási jellegű szabályozási eszközök („model rules") jelenthetnek egy a másik (de csupán részleges) megoldást a fuvarozási szerződés jelenlegi szabályozási rendszerének problémáira.

Ez akkor jelentené a legcélszerűbb szabályozási eszközt, ha nem születne külön jogszabályi szintű jogforrás a fuvarozás életviszonyainak szabályozására. A „model rules" nem minősül ugyan jogszabálynak, jelentősége viszont meghatározó lehet egy olyan területen, ahol nincs részletes jogszabályi feltételrendszer.

Korábban a közúti árutovábbítás területén bocsátott ki a szakminiszter a Közúti árutovábbítási szerződésekről szóló Kormányrendelet (KÁSZ) megalkotásával párhuzamosan ún. miniszteri irányelvet, amely az „új" Ptk. és a KÁSZ keretszabályai közötti hézagot töltötte ki ajánló, minta jellegű szabályokkal.[842]

A modell szabályozás segítséget és muníciót szolgáltathat egy majdani új jogszabály megalkotásához, de a napi gyakorlatban a szerződéskötés és teljesítés mechanizmusában is iránymutatásul szolgálhat.

[842] SZALAY (2008): i. m., 39. o.

Ajánló jellege azt jelenti, hogy akkor bír szabályozó erővel, ha részben vagy egészben a konkrét szerződésbe foglalják: vagyis a szövegét tételesen beépítik vagy meghivatkozzák egyes rendelkezéseit.

4.4. Közigazgatás vagy a „szakma"

A harmadik lehetséges opciót belföldön is az Általános szerződési feltételek jelentik. Ez – ugyanúgy, mint nemzetközi viszonylatban – a széles körben alkalmazott szerződési feltételek egységesítését jelentené magánjogi szerződésekre vonatkozó okmányokban, ami tartalmi támpontokat nyújt a szerződést kötő feleknek szerződéseik megkötéséhez. Nem kötelező „jogforrások" tehát, hanem vállalati, érdekképviseleti, konferencia szintű normaalkotás termékei.

A magyar jogban ilyen célt szolgál jelenleg is a Magyar Vasúti Áruszállító Korlátolt Felelősségű Társaság által kibocsátott Árufuvarozási Üzletszabályzat[843], valamint a Magyar Logisztkai Szolgáltatók által kibocsátott Magyar Általános Szállítmányozási Feltételek.[844]

Külön kiemelést érdemel, hogy az Árufuvarozási Üzletszabályzat módosítására utoljára 2010-ben került sor, amely háttérszabályaként még a „régi" Ptk.-ra hivatkozik.

Ezért egy új, komplex rendszerű intermediális szabályozási eszköz elfogadása is lehetséges opciót jelentene a belföldi fuvarjog problémáinak a megoldására, különös tekintettel a klaszszikus fuvarjogi jogintézményekre és a fuvarozó felelősségére.

4.5. A tengeri fuvarjog fejlődésének hatása a magyar magánjogra: még egyszer a fuvarozói felelősségről

Elemzésünk meghatározó tapasztalata az, hogy a legutóbbi tengeri fuvarjogi szabályozás megalkotói felismerték, hogy a tömegfuvarozás viszonyai között célszerűbb a felek közötti kockázatmegosztást *egyszerű,* a gyakorlatban már bevált szabályokkal rendezni, mintsem a fuvarozó magatartásának értékelése alapján megítélni az egymáshoz nagyon hasonló helyzeteket. Ez alapján – mint a VIII.2 fejezetben bemutattuk – a legújabb fuvarjogi jogforrás (Rotterdami Egyezmény) visszatért a gyökerekhez, vagyis a Hague-Visby Szabályok tradicionális fuvarjogi szabályozásához.

A szabályozás változásai alapján ez a tendencia egyértelműen kirajzolódik.

A Hamburgi Egyezmény várt átütő sikerének elmaradása a napi gyakorlatban, a Varsói Egyezmény visszatérése a tételes kimentő okok felsorolásán alapuló kárfelelősségi rendszerhez, valamint a szárazföldi alágazatok objektív felelősségi struktúrájának a stabilitása kimutatja, hogy a fuvarozási gyakorlat az objektív alapú, a kockázatelosztást szabályozó felelősségi rendszert fogadja be, ami figyelemmel van a fuvarozás fizikai, materiális és jogi sajátosságaira is, szemben az absztrakt generálklauzulák alkalmazásával.

---

[843] Magyar Vasúti Áruszállító Kft.: Magyar Vasúti Üzletzabályzat: l. http://www.mvakft.hu/letolt/mva_afusz.pdf (Megtekintve: 2018. május 10.)

[844] A Magyar Logisztkai Szolgáltatók által kibocsátott Magyar Általános Szállítmányozási Feltéte-lek l. file:///C:/Users/Vikt%C3%B3ria/Downloads/Magyar%20%C3%81ltal%C3%A1nos%20Sz%C3%A1ll%C3%ADtm%C3%A1nyoz%C3%A1si%20Felt%C3%A9telek%20(2).pdf (Megtekintve: 2019. június 6.)

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

A Ptk. kontraktuális kárfelelősségi szabályai csak részben felelnek meg ezeknek a követelményeknek, a tengeri árutovábbítás életviszonyai sajátosságainak, s az évszázados, de a többi közlekedési alágazat fuvarjogi szabályaihoz közelítő új tendenciáknak pedig még kevésbé.

Ezen – nézetünk szerint – egy Ptk. „alatti" vagy „kívüli" szabályozás megalkotása segíthet. Ezt a gondolatot csiszolta ki az a több éves, a tengeri árutovábbítás életviszonyainak és az azokat leképező jogi szabályozásnak a fejlődését kutató és elemző munka, melynek eredményeit a jelen disszertáció foglalja össze.

Bízom abban, hogy az értekezés hasznos gondolatokat fogalmaz meg úgy a jogalkalmazók, mint a tárgyi jog alakítására jogosultak számára. Remélem, hogy a disszertáció a tárgykör széleskörű történeti áttekintése révén és a felelősségi szabályok változásainak lépésről-lépésre való nyomon követésével a Kereskedelmi jog részterületeinek az oktatásához is felhasználható ismeretanyagot közvetít.

Lezárva: Győr, 2019. november 11.

dr. Kovács Viktória
egyetemi tanársegéd

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

FELHASZNÁLT IRODALOM

1) ADAMSSON, Joakim: The Rotterdam Rules. A transport convention for the future? (Master thesis). 2011.
2) BACZONYI-ISÉPY-UHLYARIK: Árufuvarozási jog. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974.
3) BÁN Dániel: A fuvarozás. In: az 1959. évi IV. törvény magyarázata.
4) BARTA-FAZEKAS-HARSÁNYI-KOVÁCS-MISKOLCZI-UJVÁRINÉ: Kereskedelmi szerződések. Novotni Alapítvány a Magánjog Fejlesztéséért, 2009.
5) BENYOVITS Lajos: Tengeri magánjog. Grill Károly Könyvkiadó vállalata. Budapest, 1912.
6) BERLINGERI, Francesco: The history of the Rotterdam Rules, The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea, an appraisal of the Rotterdam Rules, Springer Heidelberg Dordrecht London, 2011.
7) BERLINGERI, Francesco: General Introduction. In: Alexander von ZIEGLER-Johan SCHELIN-Stefano ZUNARELLI (szerk): The Rotterdam Rules 2008. Wolters Kluwe, Law&Business, Great Britain, 2010.
8) FRANCESCO BERLINGIERI: A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules.
9) BERNHOFEN DM, El-Sahli Z and Kneller R (2013). Estimating the effects of the container revoluion on the world trade. CESino Working Paper Series 4136. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute. Munich.
10) CASTELLANI, Luca G.-EMERY Cyril (Ford.: KOVÁCS Viktória): A CISG Három dimenziója. Külgazdaság Jogi Melléklet. LXII:(1-2.), 2018.
11) DIAMOND, Anthony: The Hague-Visby Rules. Lloyd's maritime and commercial law quarterly. London, UK, 2:225-266., 1978.
12) DRISCOLL, William – LARSEN, Paul B.: The Convention on International Multimodal Transport of Goods. Tulane Law Review. Volume 57, 1982/2.
13) CONRADO, Iara Costa: Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO. Master´s Programme in Maritime Law (Master thesis) 2011.
14) EÖRSI Gyula: A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966.
15) FARIA, Jose Angelo Estrella: Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules.
16) FAZEKAS Zoltán József: A fuvarozási szerződés változásai az új Polgári törvénykönyv tükrében. Iustum Aequum Salutare IX. 2013. 1.
17) FEKETE Zsolt: A hajóraklevél változó szerepe a tengeri árufuvarozásban. Debreceni Jogi Műhely, X. évfolyam 2. szám, 2013. április 2.
18) FÖLDI András: Kereskedelmi jogintézmények a római jogban. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1997.

19) FÖLDI András-HAMZA Gábor: A római jog története és institúciói. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 1996.
20) FUGLINSZKY Ádám: Felróható károsulti közrehatás és kárenyhítési kötelezettség a magyar polgári jogban. Polgári Jogi Kodifikáció. 2008/4. https://ptk2013.hu/wp-content/uploads/2012/10/2008-4kodi.pdf
21) FUGLINSZKY Ádám: Kártérítési jog. HVGORAC Lap-és Könyvkiadó Kft. Budapest, 2015.
22) FREDRICK, David C.: Political participation and legal reform in the international maritime lawmaking process: from Hague Rules to the Hamburg Rules, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol., 22, No. 1, January, 1991.
23) GÜNER-ÖZBEK, Meltem Deniz: Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions. In.: Meltem Deniz GÜNER-ÖZBEK (szerk.): The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2011.
24) HILL, Donald: Preliminary report ont he warehousing contract. Study XLIV – Doc. 2. UNIDROIT 1976. Rome, May, 1976.
25) HERBER, Rolf: The notion of „actual carrier" int he Guadalajara Convention and in Hamburg Rules.
26) ISTVÁNFFY László: A lgifuvarozásra vonatkozó nemzetközi és magyar jogszabályok. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. Budapest, 1944.
27) JOBBÁGYI Gábor-FAZEKAS Judit: Kötelmi jog, Szent István Társulat, Budapest, 2007.
28) KANUK, Leslie: UNCTAD Code of Conduct for Liner Conferences: Trade Milestone or Millstone. Time Will Soon Tell, The Perspectives. Northern Journal of International Law & Business.
29) KARDOSNÉ-KAPONYI Erzsébet-KRESKAY Ferenc-MARTONYI János: A kombinált (konténeres) árufuvarozás jogi szabályozása II. Összehasonlító tanulmány. 1974.
30) KASNYIK Judit: A tengeri fuvarozás nemzetközi szabályozása. (Szakdolgozat), Budapest, 2012.
31) KASSEM, Ahmad Hussam: The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development. (PhD Thesis), 2006.
32) KESERŰ-KŐHIDI (szerk): Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnabás tiszteltére. Eötvös József Könyv-és Lapkiadó Bt., valamint a Széchenyi István Deák Ferenc Állam-és Jogtudományi Kara. Budapest-Győr, 2015.
33) KISS Krisztina Ottília: A közös közlekedéspolitika a hajózás tükrében: a tengeri és a folyami hajózás kereskedelmi és fuvarjogi kérdésének áttekintése az Európai Uniós szabályozás tükrében. Jogi Tanulmányok 2010/2. sz. 14. évf., Ünnepi konferencia az ELTE megalakulásának 375. évfordulója alkalmából (2010. április 23.) II. kötet.
34) KOSZONITS László-POTOCSA János-POZSGAI Gyula: Nemzetközi szállítmányozás. II. Kötet., Tengeri szállítmányozás, Konténeres áruk tengeri szállítmányozása, Folyami szállítmányozás. Magyar Közlekedési Kiadó, 2002.

35) **KOVÁCS Viktória: A tengeri fuvarjog egységesülésének első szakasza. A Brüsszeli Egyezmény. Jog-Állam-Politika. 2015/2.**
36) **KOVÁCS Viktória: A tengeri fuvarozó felelősségének változásai. In.: FAZEKAS-KŐHIDI-CSITEI (szerk.): Állandóság és változás: tanulmányok a magánjogi felelősség köréből. Gondolat Kiadó, Budapest, 2017.**
37) **KOVÁCS Viktória: A világgazdaság változásai és a vonalkonferenciák. Jog és Állam, 20. szám, Károli Gáspár Református Egyetem Állam-és Jogtudományi Kara, 2015.**
38) **KOVÁCS Viktória: Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatt, a Hamburgi Egyezmény. Jog-Állam-Politika 2016/1. sz.**
39) **KOVÁCS Viktória: Rotterdam ante portas, avagy a Rotterdami Egyezmény és a multimodális tengeri fuvarjog. Jog-Állam-Politika, 2016/3. sz.**
40) KŐHIDI Ákos: Kártérítési jog. UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft. Győr, 2010
41) KRESKAY Ferenc: A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján, 1996. [Kandidátusi értekezés].
42) LEE, Daryl Y. H. -DR. SOOKSRIPAISARNKIT, Poomintr: The straight bill of lading: past, present and future. The Journal ofnInternational Maritime Law. 2012. (18).
43) MAJTÉNYI László: Tengeri fuvarjog:Tankönyvkiadó, Budapest, 1986.
44) MAJTÉNYI László: A tengeri fuvarozás felelősségi rendszerének változása. Közlekedéstudományi Szemle. 1986/10.
45) MARTONYI János: A tengeri fuvarozási szerződés. (Kandidátusi értekezés) Budapest, 1978.
46) MASTERS, Samantha: History, importance and evolution of of the Bill of Lading.
47) MÁDL Ferenc-VÉKÁS Lajos: Nemzetközi magánjog és nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2014.
48) MILASSIN László: Az ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága (UNCITRAL). UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft., Győr, 2016.
49) MILASSIN László: Jogegységesítés, egységes nemzetközi magánjogi törekvések. In.: Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnabás tiszteletére. Eötvös József Könyv-és Lapkiadó Bt., valamint a Széchenyi István Egyetem Deák Ferenc Állam-és Jogtudományi Kara. Budapest-Győr. 2015.
50) MOLNÁR István János: A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga II. (2. kiadás). Patrocinium, Budapest, 2016.
51) MURRAY, Daniel E.: History and Development of the Bill of Lading. University of Miami Law Review.
52) NASSERI, Kurosh: The Multimodal Convention. Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 19. No. 2. April, 1988.
53) NÁNÁSSY Béla. A magyar vasúti árufuvarozási jog. Szikra Irodalmi és Lapkiadóvállalat, Nyomdai Rt., Budapest, 1947.
54) NEMESSÁNYI Zoltán-BÁN Dániel: A bizományi és a szállítmányozási szerződés. CompLex Kiadó Jogi és Tartalomszolgáltató Kft., Budapest, 2011.
55) NIESSEN, Susan: A new era for terminal operators. European Transport Law., 2014.

56) OSZTOVITS András (szerk.): A Polgári törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény magyarázata II. kötet, 2011. Budapest, Opten Informatikai Kft.
57) SÁNDOR Tamás-VÉKÁS Lajos: Nemzetközi adásvétel. Budapest, Hvg-Orac Lap-és Könyvkiadó Kft. 2005.
58) SCHMIDT Beatrix: A magister jogállása és az exercitor felelőssége — az actio exercitoria tükrében. Acta Juridica et Politica. Szeged, 2006.
59) SIKLÓSI Iván: A custodia-felelősség néhány kérdése a római jogban. Budapest, 2009.
60) PÁNCZÉL Zoltán-BÖRÖCZ Péter János: Anyagmozgatás és raktározás. UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft., Győr, 2013.
61) PING-FAT, Sze: Carrier's liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules. Kluwer Law International. Netherlands. 2002.
62) RICHARDSON, John: A Guide to the Hague and Hague-Visby Rules. (Third Edition). Lloyd's of London Press Ltd. 1994.
63) REYNOLDS, Francis, Q.C.: Hague, Visby, Hamburg and Rotterdam. A maritime tour of northern Europe. In: Norman A. Martinez GUTIÉREZ: Serving the Rule of International Maritime Law., New York, 2010.
64) STURLEY-FUJITA-ZIEL: Introduction and historical background to the Rotterdam Rules, in.: *The Rotterdam Rules,* Sweet & Maxwell, 2010.
65) Michael F. STURLEY: The legislative history of the Carriage of Goods by Sea Act and the Hague Rules. Volume One. Fred B. Rothman & Co. Littleton, Colorado 80127, 1990.
66) STURLEY-FUJITA-ZIEL: Transport documents. in.: The Rotterdam Rules, Sweet & Maxwell, 2010.
67) SWEENEY, Joseph C.: UNCITRAL and the Hamburg Rules – The risk allocation problem in maritime transport of goods, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 22, No. 3, July-October, 1991.
68) SZALAY Gyula: A fuvarjog alapjai. Győr, UNIVERSITAS-Győr Nonprofit Kft., 2008.
69) SZALAY (szerk.): MAJTÉNYI-KOVÁCS-SZALAY: Fuvarjog. Széchenyi István Műszaki Főiskola Győr. 1991.
70) SZALAY Gyula: Befejezetlen mondat, avagy az új Ptk. és a fuvarozói felelősség. In.: Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnabás tiszteletére. Eötvös József Könyv-és Lapkiadó Bt., valamint a Széchenyi István Egyetem Deák Ferenc Állam-és Jogtudományi Kara. Budapest-Győr. 2015.
71) SZALAY Gyula: Nemzetközi szállítmányozás. UNIERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft., Győr, 2004.
72) SZALAY Gyula: A fizikai elosztás joga rendszerbe foglalásának lehetőségei és korlátai. 1994. [Kandidátusi értekezés].
73) SZALAY Gyula: Nemzetközi tarifőri ismeretek. I. Fuvarjogi alapismeretek. Külkereskedelmi Minisztérium, Oktatási és Továbbképző Központ. 1983.

74) SZALAY Gyula: A fuvarozói felelősség és az új Ptk. In: FAZEKAS-KŐHIDI-CSITEI: Állandóság és változás. Tanulmányok a magánjogi felelősség köréből. Gondolat Kiadó, Budapest, 2017.
75) SZALAY Gyula - KOVÁCS Viktória: Afuvarozói felelősség és az új ptk., figyelemmel a tengeri fuvarjog változásaira is. (Résztanulmány „A magánjogi felelősségi rendszer változásai – Hasonlóságok és különbségek a magánjog felelősségi kritérium-, értelmezési-és jogkövetési rendszerében" c. magánjogi kutatás keretében. 2017. (kézirat)
76) TETLEY, William: The Burden and Order of Proof in Marine Cargo Claims.
77) THOMAS, Prof. D Rhidian (szerk.): A new convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules, Lawtext Publishing Limited, 2009.
78) URENDA, Beltran F.: The liability of the Transport Terminal Operator. (Doktori értekezés). 1989.
79) ÜLGENER, M. Fehmi: Obligations and Liabilities of the Carrier. In: Meltem Deniz GÜNER-ÖZBEK (szerk.): The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2011.
80) VÉKÁS Lajos: Szakértői javaslat az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez. Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft. Budapest, 2008.
81) VEREBICS János: Elektronikus gazdasági kapcsolatok joga. HVG-ORAC Budapest 2001.
82) VERMES Attila: Tengeri és légi felelősségbiztosítás. Külgazdaság Jogi Melléklet., LXII. évf., 2018.
83) VERMES Attila: A szállítmánybiztosítási szerződés. Győr, 2019. [Doktori értekezés]
84) WELLMANN György (szerk.): Az új Ptk. magyarázata. Hvg-Orac Lap-és Könyvkiadó Kft. Budapest, 2014.
85) VÖRÖS Imre: A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga. II. Krim Bt., Budapest, 2004.
86) YUNG F. Chiang: The Applicability of COGSA and the Harter Act to Water Bills of Landing. Boston College Law Law Review. Volume 14. Issue 2, Number 2.
87) ZIEGLER, Alexander von: Liability of the carrier for loss, damage or delay. In.: Alexander von ZIEGLER-Johan SCHELIN-Stefano ZUNARELLI (szerk.): The Rotterdam Rules 2008. Wolters Kluwer Law&Business. Great Britain, 2010.
88) ZOVÁGYI Nikolett: A felelősség intézményének alakulása a kezdetektől a XX. század végéig. Debreceni Jogi Műhely.

FELHASZNÁLT JOGSZABÁLYOK JEGYZÉKE

1) 1875:XXXVII. t. cz Kereskedelmi törvénycikk
2) A fuvarosokról szóló 1840. évi XX. tvc.
3) A közúti árutovábbítási szerződésekről szóló 120/2016. (VI. 7.) Korm. rendelet

4) A Magyar Népköztársaság Polgári Törvénykönyve. Az 1959. évi IV. törvény és a törvény javaslatának miniszteri indokolása. Igazságügyi Minisztérium. Közigazgatási és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1960.
5) A nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egyégesítéséről szóló Varsói Egyezmény
6) A Szerződés 85. és 86. Cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 4056/86/EGK rendelet
7) Az elszámolási egységre irányuló intézkedés és a felelősségkorlátozáshoz való alkalmazkodásra vonatkozó intézkedések a nemzetközi szállításról és felelősségről szóló egyezményekben (1982).
8) Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences
9) International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading
10) Magyar Általános Szállítmányozási feltételek (MÁSZ) 2014. május 29-én elfogadott szöveg
11) Magyar Vasúti Áruszállító Kft.: Árufuvarozási Üzletszabályzat
12) Polgári Törvénykönyv Javaslat, Normaszöveg, Budapest, 2006. december 31.
13) UNCITRAL mintatörvény az elektronikus kereskedelemről.
14) UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Rocerds (2017)
15) UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration (1985).
16) United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences
17) United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008)
18) United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods
19) United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980.,
20) United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978,
21) United Nations Convention on the liability of operators of transport terminals in international trade, 1994.

FELDOLGOZOTT JOGESETEK

1) A Vita Food Products Inc kontra Unus Shipping Co Ltd ügyben [1939]
2) Adler & Dickson [1955] Q. B. 158:[1954] 2 Lloyd'sRep. 365.
3) Bradley v. Federal Steam Navigation, (1926) 24 Ll. L. Rep. 446.
4) CLOUT 159. számú jogeset.
5) CLOUT 160. számú jogeset.
6) CLOUT 745. számú jogeset.
7) Fb. Aix-en-Provence, 1961. VI. 27.
8) Fb. Rouen, 1962. XII. 7. 536.
9) Gilroy, Sons, & Co v. W. R. Price & Co, [1893].

10) Great China Metal Industriies Co. Ltd v. Malaysian International Shipping Corporation Berhad („The Bunga Seroje") [1994] 1 Lloyd's Rep. 455,
11) Northern Shipping Co. v. Deutsche Seereederei G.M.B.H. and Others (The Kapitan Sakharov), [2000] 2 Lloyd's Rep. 255.
12) Owners of Cargo on Ship "Maori King" v. Hughes
13) Pennsylvaniai kerületi b. 1961. évi ítélete
14) Royal Courts of Justice Strand, London, Mitsubishi Corporation and Eastwind Transport Limited Co. 200 Foilo No. 1360.
15) Royal Courts of Justice Strand, London, WA2A2LL, Vinnlustodin HF Vatryggingaffelag Island HF – Sea Tank Shipping AS, Case No: CL-2016-000070.
16) Royal Courts of Justice Strand, London, WC2A 2LL, Case No: 2001 Folio 866., Daewoo Heavy Industries Ltd. & Anor v Klipriver Shipping Ltd. & Anor-ügy.
17) Standard Oil Company of New York; v. Clan Line Steamers, Limited
18) The Farrandoc, [1967] 1 Lloyd's Rep. 232.
19) The Quebec Marine Insurance Company v. The Commercial Bank of Canada, (1869 -71) L.R. 3 P.C. 234.
20) The Schwan, [1908] P. 356., [1909] P. 93, [1909] A.C. 450.
21) Thyssen Inc. v. SS Eurounity [1994] A.M.C. 1638. (2nd Cir.),
22) Zim v. Israel Phoenix Insurance [1998] 8 Int. M.L. 266 (Sup. Ct Israel)

FELHASZNÁLT JEGYZŐKÖNYVEK ÉS JOGSZABÁLY MAGYARÁZATOK

1) Documents of Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the eetings of the Main Committees
2) Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978, Hamburg,
3) Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the liability of operators of transport terminals in international trade, 1994.
4) Guide to Enactment of the UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996),
5) Proposals, reports and other documents. B. Background to the draft convention ont he liability of operators of transport terminals in tnternational trade. Document A/CONF. 152/6.
6) Report by the UNCTAD secretariat. TD/B/C.4/315 (Part One)/Corr. 1. 11 February 1988.
7) The economic and commercial implications of the entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention. TD/B/C.4/315 (Part II)/Corr. 1. 4 January 1990.
8) UNIDROIT 1977, Study XLIV – Doc. 3.

DOI: 10.15477/SZE.ÁJDI.2020.004

INTERNETES HIVATKOZÁSOK

Az árufuvarozás gazdasági jelentősége:
http://www.geopolitika.hu/hu/2018/10/02/geodebates-vitaindito-szarazfoldi-vs-tengeri-kereskedelem/

A közlekedés fejlődésének történeti áttekintése:
https://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7096/m/4974

A bill of lading kialakulása. Történeti előzmények:
https://www.academia.edu/7210033/History_Importance_and_Evolution_of_the_Bill_of_Lading

A Nemzetek Szövetsége története:
https://multunk-portal.hu/html/egy_tort_kronol/1919%20aprilis%2028.html (Megtekintve: 2019. május 29.)

A Nemzetek Szövetségének történeti áttekintése:
https://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/historia/88-023/ch03.html (Megtekintve: 2019. május 29.)

A Brüsszeli Egyezmény, a Hague-Visby Szabályok, a Hamburgi Egyezmény és Rotterdami Egyezmény összehasonlító elemzése:
https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

A bizonyítási teher megosztásának megosztásának kérdésköre a tengeri fuvarjogban:
https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Gazette/G37complement/burden.pdf

A Hague-Visby Szabályok történeti szempontú áttekintése (Wikipedia):
https://en.wikipedia.org/wiki/Hague%E2%80%93Visby_Rules

UNCTAD Review of Maritime Transport 2017:
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf

UNCTAD Review of Maritime Transport 2018:
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf

Az Elektronikus kommunikációról szóló modelltörvény elfogadásának hivatalos adatai:
https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce/status

A Rotterdami Egyezmény elemzése:
https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Rotterdam-Rules-Some-controversies-paper-S.Beare-.pdf

A Rotterdami Egyezmény elfogadásának hivatalos adatai:
http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

A Rotterdami Egyezmény ratifikációs adatai:
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&clang=_en

A felelősségi szabályok változásai a kezdetektől a XX. század végéig:
http://www.debrecenijogimuhely.hu/archivum/3_2012/a_felelosseg_intezmenyenek_alakulasa_a_kezdetektol_a_xx_szazad_vegeig/

Az Aranystandard rendszer:
https://hu.wikipedia.org/wiki/Aranystandard

Az SDR jelentése és számítási módja:
https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR

DHL-KKV szállítás: a tengeri fuvarozás veszélyei:
http://www.kkvszallitas.hu/hirek/Nem_mulik_a_kalozveszely_-_veszelyessegi_potlekot_kernek_a_hajosok1

Az Elektronikus kereskedelemről szóló modell törvény általános bemutatása:
https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

Magyar Vasúti Áruszállító Kft.: Magyar Vasúti Üzletzabályzat:
http://www.mvakft.hu/letolt/mva_afusz.pdf

fle:///C:/Users/Vikt%C3%B3ria/Downloads/Magyar%20%C3%81ltal%C3%A1nos%20Sz%C3%A1ll%C3%ADtm%C3%A1nyoz%C3%A1si%20Felt%C3%A9telek.pdf

A bill of lading kialakulásának története és fejlődése:
https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2266&context=umlr

Gyakorlati változások – Új Ptk. a fuvarozás és a szállítmányozási szabályok tekintetében: https://www.youtube.com/watch?v=2tn5QrikzJk (Megtekintve: 2019. január 12.)

A FIATA érvelése a Rotterdami Egyezmény elfogadásával szemben: https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf

HOEKS, Marian: *Multimodal Transport Law*. Breda, 2009, M.A.I.H. Hoeks. (Doctoral thesis) https://repub.eur.nl/pub/17470/Multimodal%20Transport%20Law%20-%20MAIH%20Hoeks.pdf (Megtekintve: 2019. október 19.), 258. o.

A SZERZŐ PUBLIKÁCIÓS LISTÁJA

1) A terminálokról szóló ENSZ Konvenció megalkotásának szakaszai. Profectus in Litteris 6. pp 141-146. (2014) ISSN 2062-1469.
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. pp. 105-116. ISSN 2064-1788.
3) A világgazdaság változásai és a vonalkonferenciák. In: Jog és Állam 20:pp. 63-72. (2015) ISBN 978-963-9808-47-8, ISSN 1787-0607.
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. pp 127-142. ISSN: 2064-1788.
5) A tengeri fuvarjog egységesülésének első szakasza: A Brüsszeli Egyezmény. In: Jog-Állam-Politika 2015/2 57-86. ISSN 2060-4580.
6) Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatt, a Hamburgi Egyezmény. In: Jog-Állam-Politika 2016/1. 89-120. ISSN 2060-4580.
7) Rotterdam ante portas, avagy a Rotterdami Egyezmény és a multimodális tengeri fuvarjog. In: Jog-Állam-Politika. 2016/3. 109-141. ISSN 2060-4580.
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, pp. 132-155. ISBN 978 963 784 3.
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., pp. 403-414. ISSN 2064-1788.

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. pp. 50-58. ISBN 979-963-9808-83-6, ISSN 1787-0607.
11) Luca G. Castellani-Cyril Emery: A CISG három dimenziója. (Fordítás). In. Külgazdaság Jogi Melléklet LXII:(1-2.) pp. 1-25. (2018). ISSN 0324-4202.
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. ISBN 978-615-5837-44-9 (pdf) 133-138. o.

Megjelenés alatt álló publikációk:

13) Az elektronikus kereskedelem szabályai és a tengeri fuvarjog (megjelenés alatt) (4 kredit) Megjelenés helye: Ellátási láncok multidisciplináris megközelítésben. Az ellátási láncok aktuális kérdései [PDF] ISBN 978-615-5776-22-9.
14) The importance and aftermath of the Hamburg Rules: the new international economic order and the maritime transport law (megjelenés alatt) (6 kredit) Megjelenés helye: Perspectives of Supply Chain Management. New Solutions in Supply Chains [PDF]. ISBN 978-615-5776-21-2.
15) A tengeri fuvarozó felelőssége.
16) Regulation of seaworthiness from the Harter Act to the Rotterdam Rules.