

Az UNIDROIT és az UNCITRAL szerepe a tengeri árutovábbítást is érintő nemzetközi fuvarjogi szabályozás egységesítésében

Kovács Viktória

Doktoranda, Széchenyi István Egyetem Állam-és Jogtudományi Doktori Iskola

Email: dr.viktoria.kovacs@gmail.com

I. Alapvetés

1. Bevezetés

A tengeri árutovábbítás évszázados múltra visszatekintő gazdasági jellegű tárgya a nemzetközi kereskedelmi jog szabályrendszerének, melyet sokáig a gyakorlat útján kialakult szokások és szokványok uraltak. A tengeri áru fuvarozási jog természetesen sok vonatkozásban mindmáig szokásjogi természetű,¹ azonban globális jellege okán olyan nemzetközi egyezmények megalkotása is szükségessé vált, melyek egységes szabályokkal rendezik a fuvarozó és a kikötő tevékenységét, valamint a fuvarozás és raktározás kapcsán felmerülő felelősségi kérdéseket. Érdemes tehát megvizsgálni, hogy milyen világkereskedelmi adatok támasztják alá e közlekedési alágazat univerzális jellegét.

A tengeri árutovábbítás gyakorlatában az 1960-as évek mérőföldkének számítanak, hiszen az akkor lezajlott ipari fejlődés révén életre hívott konténerfuvarozás az egyik leggyorsabban előretörő üzletággá nőtte ki magát a vonalhajózási ágazatban.² Ezt támasztják alá azok az adatok is, melyek szerint a konténerfuvarozás a tengeri áru fuvarozás 16%-át, azaz a 2007-ben mért adatok dupláját adja. Ezen túl egy 157 ország 1962-1990 közötti kereskedelmi szokásait és adatait vizsgáló tanulmány gyakorlati bizonyítékot ad arra is, hogy az árutovábbításnak e formája a XX. századi gazdaságnak egyik húzóereje.³

A tengeri árutovábbítás gazdasági jelentőségére hívják fel a figyelmet azok az adatok is, melyek szerint a vonalhajózás a nemzetközi kereskedelem egyik meghatározó tényezője.⁴ Statisztikák szerint ugyanis 2008-ban 400 menetrendszerinti járat működött interkontinentális szinten, valamint a 20 legnagyobb kikötőn keresztül megközelítőleg 250 millió konténert továbbítottak. Ezen túl, csak a vonalhajózási ágazat 13,5 millió embert foglalkoztat, a tengeri kereskedelem útján továbbított áruérték 60%-a pedig vonalhajózási konferenciák révén történt.⁵

A tengeri áru fuvarozás jelentőségét világkereskedelmi és uniós gazdasági adatok is tükrözik. 2012-ben készült statisztikák szerint a nemzetközi tengeri kereskedelem 4,3%-os mennyiségi növekedést ért el a korábbi évekhez képest, ami abban is megmutatkozik, hogy körülbelül 9,2 milliárd tonna árut raknak le a kikötőkben világszerte.⁶ Ez az arány Európán

¹ Mádl Ferenc – Vékás Lajos: *A nemzetközi magánjog és nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2012. 325.

² A vonalhajózás menetrendszerű, meghatározott kikötőérintési sorrendben közlekedő tengeri hajózási forma, mely konténerrel történő teherszállítást jelent.

³ Bernhofen, Daniel – El-Sahli, Zouheir – Kneller, Richard: *Estimating the Effects of the Container Revolution on the World Trade*. CESino Working Paper Series 4136. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute. Munich, 2013.

⁴ *Iránymutatás az EGT-megállapodás 53. cikkének a tengeri szállítási szolgáltatásokra történő alkalmazásáról* (2012/C 35/06).

⁵ *IHS – Valuation of the Liner Shipping Industry*, 2009.

⁶ *Review of Maritime Transport 2013*. UNCTAD, 22.

belül is hasonló képet mutat, hiszen az unió kereskedelmének több mint 75%-a, külkereskedelmének pedig 90%-a tengeri árutovábbítás révén történik. Az Európai Unió GDP-jének 4%-át a jól kiépített közlekedési kapcsolatok útján végbemenő ügyletek biztosítják;⁷ mintegy 10 millió embert foglalkoztat, ami a teljes uniós foglalkoztatás közel 4,5%-ának felel meg. A tengeri áruszállítás így az Európai Unió egyik legnagyobb munkaadója is: hajózási ügynökök, speditőrök, kikötői munkások, konténerterminál-üzemeltetők.

A kereskedelem globális jellege okán felmerült a nemzetközi tengeri árutovábbítás folyamatának, valamint annak versenyjogi, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi aspektusainak egységesítése iránti igény, amihez a kombinált fuvarozási struktúra kialakulása adott újabb lendületet az 1980-as években.

2. A jogharmonizáció alapjai

A tengeri árutovábbítást érintő nemzetközi fuvarjogi szabályozás modernizálása és harmonizálása iránt igény már az 1960-as évek elején lezajlott „konténerforradalom” időszakában szükségessé vált. Kutatók és szakértők ekkor ismerték fel a tengeri áru fuvarozási szerződések kapcsán felmerülő felelősségi kérdések, valamint a fuvarozás- szállítás láncolatában meglévő szabályozási ür⁸ egységes szabályokkal való rendezésének igényét.

A jogfejlesztés szervezeti alapjait a Magánjog Egységesítésével Foglalkozó Nemzetközi Intézet (*International Institute for the Unification of Private Law – UNIDROIT*) és az Egyesült Nemzetek Szervezete teremtette meg Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottságának (*United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL*) 1966-os megalapításával. A szervezetek megalapításával ugyanis lehetőség nyílt a világkereskedelmet – különösen a tengeri árutovábbítás aspektusait – szabályozó joganyag megalkotására, modernizálására és harmonizálására.⁹

A két nemzetközi szervezet jogszabály-előkészítő és jogalkotó tevékenysége eredményeként különböző nemzetközi egyezmények születtek a tengeri és a multimodális árutovábbításra, a vonalkonferenciákra, a terminálokra, valamint a részben vagy egészben tengeren történő áru fuvarozási szerződések szabályozására is. Így külön kiemelt érdemel a Hamburgi Egyezmény, a Multimodális Konvenció, a Vonalkonferenciák Magatartási Kódexe, a Terminálok Felelősségéről szóló ENSZ Konvenció, valamint a Rotterdami Egyezmény.

A tengeri áruszállítás vonatkozásában azonban meg kell említeni az Egyesült Nemzetek Szervezetének megalakulása előtt született Brüsszeli Egyezményt is, amelynek megoldásai elsősorban az angolszász jogi kultúrát és a bírói gyakorlatot tükrözik.

A fentiek nyomán jelen tanulmányban a tengeri árutovábbítás szabályozási környezetét, és az abban kiemelt szerepet játszó nemzetközi szervezetek jogszabály-előkészítő, modernizáló és jogharmonizáló tevékenységét kívánom vizsgálat tárgyává tenni.

A téma feldolgozása a hazai jogalkotás és jogfejlesztés szempontjából azért érdemel említést, mert az új Polgári Törvénykönyv hatályba lépése szükségessé teszi a korábbi Ptk.-ra épülő, közlekedési alágazatok szerinti kormányrendeletek teljes revízióját. Ennek révén ugyanis lehetőség kínálkozik az eddig szabályozatlan viszonyok nemzetközi szabályozás mintájára történő regulálására. Ez arra figyelemmel is kiemelendő, hogy a nemzetközi kollíziós magánjog közvetítése révén a magyar jog alkalmazása a nemzetközi gazdasági

⁷ Zsolnay Tamás: *Közlekedés az Európai Unióban*. A Magyar Köztársaság Külügyminisztériuma, KüM Integrációs és Külgazdasági Államtitkárság, Budapest, é. n.

⁸ Elsődlegesen a raktározás és tárolás, valamint az ahhoz kapcsolódó felelősségi kérdések.

⁹ *Report of the Secretary General*. Official Records of the United Nations General Assembly, Session 21 (A/6396) 1966.

kapcsolatokban is gyakran felmerül. Ezért kutató és elemző munkámban az új Ptk. hatályba lépésével keletkezett kihívásokra is reflektálni kívánok.

II. Az UNIDROIT jogegységesítő tevékenysége

Az UNIDROIT független kormányközi szervezetként fejt ki tevékenységét, melynek fókuszában az anyagi magánjog egységesítésének előkészítése áll, de tevékeny részt vállal más nemzetközi szervezetek által előkészített nemzetközi egyezmények véglegesítésében (pl. az 1980-as bécsi konvenció) is.¹⁰

A Szervezet két különböző, de egymásra épülő tevékenységet végez: munkája középpontjában – nemzetközi egyezmények előkészítésével és megszövegezésével – a jogalkotás egységesítése áll, másrészt pedig kiegészítő tevékenységeket lát el, ami az jogegységesítés társadalmi háttérének elemzését, valamint módszertani problémák kutatását jelenti. Tevékenységét a különböző szintű jogharmonizációs tevékenységet végző, speciális hatáskörrel rendelkező és regionális nemzetközi intézményekkel, valamint az Egyesült Nemzetekkel való együttműködésben látja el.¹¹

Tevékenységének célja a magánjog egyes aspektusainak kutatása, az egységes szabályozás iránti igény feltárása, valamint jogharmonizációs céllal nemzetközi egyezmények előkészítése.¹² A Szervezet jelentőségét tehát a nemzetközi gazdasági kapcsolatok anyagi magánjogának nemzetközi egységesítésében betöltött szerepe adja, melynek révén nagyfokú egységesítést ért el a nemzetközi kereskedelmi szerződések területén létrehozott gyűjteménnyel (Nemzetközi Kereskedelmi Szerződések Alapelvei), ami mára alapmű lett a nemzetközi kereskedelmi jogi jogviták rendezésében.¹³

1. Alapítás és tagság

Az Intézményt 1926-ban, a Nemzetek Szövetségének kiegészítő szervezeteként állították fel, majd a Szövetség bukását követően multilaterális megállapodással 1940-ben újraalapították. A Szervezetnek jelenleg 63 tagja van, melyben az öt kontinens országai a különböző gazdasági fejlettség, illetve politikai berendezkedés, valamint az eltérő jogrendszerek szerint képviseltetik magukat, ami földrajzi felosztás szerint 4 afrikai, 13 észak- és dél-amerikai, 10 ázsiai, valamint 36 európai tagországot jelent.¹⁴

2. Szervezeti felépítés

Az UNIDROIT háromlépcsős intézményi felépítésben végzi munkáját: szervezetének szükségképpen elemei a Titkárság, a Kormányzótanács és a Közgyűlés. A Titkárság a Szervezet végrehajtó funkcióját tölti be, ami a munkaprogram kivitelezéséért felelős. A Kormányzótanács felügyeli a Szervezet által megvalósítandó jogfejlesztést, de a Titkárság munkaprogramjának végrehajtásáért is felelősséggel tartozik. A Tanács a Szervezet

¹⁰ Bánrévy Gábor: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Szent István Társulat, Budapest, 2001. 25.

¹¹ Mario Matteucci: The History of Unidroit and the Methods of Unification. *Law Library Journal*, Vol. 66 (1973) No. 3, 286.

¹² Uo.

¹³ Vörös Imre: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga II*. KRIM Bt., Budapest, 2004. 32.

¹⁴ <http://www.unidroit.org/about-unidroit/overview>.

elnökből, egy hivatalbóli tagból és 25 választott képviselőből áll, akik többségben szakmailag kiemelkedő bírák, gyakorlati szakemberek, akadémikusok és állami hivatalnokok. A Közgyűlés az UNIDROIT döntéshozó szerve, ami az éves költségvetésről is dönt, továbbá minden harmadik évben jóváhagyja a Munkaprogramot. A Közgyűlésen minden tagállam Kormánya egy taggal képviselteti magát, melynek elnöki tisztsége évente rotációs elv alapján cserélődik.¹⁵

3. Az UNIDROIT jogalkotási politikája

A kifejezetten nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogi kereteinek fejlesztésére életre hívott Szervezet eddigi tevékenysége eredményeként több mint hetven tanulmányszöveget és tervezetet készített elő, melyek többsége nemzetközi konvenciók, modell-törvények és szerződéskötési irányelvek alapjául szolgáltak.¹⁶

Az UNIDROIT kormányközi szervezetek között betöltött önálló státusa révén politikai nézőponttól függetlenül, gyakorlati megközelítésben vizsgálja a nemzetközi jogegységesítés szükségességét és annak lehetséges formáit. Tevékenységét a nemzetközi kereskedelmi gyakorlat és a technológia fejlődése hívta életre, hiszen elsődleges célja a modernizált szabályozás nemzetközi szinten való megteremtése, melynek kapcsán a fejlődő üzlet kihívásaira is reflektál.¹⁷

A Szervezet nemzetközi jogharmonizációs törekvéseinek középpontjában kereskedelmi jogi tárgyú kezdeményezések állnak, de hatáskörének fokozatos bővítésével lehetőség kínálkozik arra is, hogy nem kereskedelmi témájú kérdések elemzésével és továbbfejlesztésével is foglalkozzon.¹⁸ Munkája során főként adásvételi, *franchise*, faktoring- és lízing-szerződések, valamint nemzetközi végrendeleti kérdések regulálásával foglalkozik.¹⁹

III. Az UNCITRAL jogegységesítő tevékenysége

Az UNCITRAL az ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága, melynek megfogalmazott célja a nemzetközi kereskedelem legfontosabb területeinek jogszabályi rendezése. A Bizottság jogalkotási hatáskörének témái felölelik a nemzetközi fuvarozást és a nemzetközi fizetésképtelenséggel kapcsolatos kérdéseket, de az elektronikus kereskedelmet, a nemzetközi kifizetéseket, a közbeszerzési és adásvételi ügyleteket is egységes szabályokkal kívánják rendezni.²⁰

A szervezet jogharmonizációs tevékenysége során alkalmazott szabályozási eszközök speciális nemzetközi eljárások eredményeként kerülnek elfogadásra, miután az UNCITRAL tagállamai, nem-tagállamai, valamint kormányközi és nem-kormányközi szervek részletesen megvitatják a szabályozandó kérdéseket. Így tehát az eltérő jogi hagyományokkal rendelkező, és gazdasági fejlettségükben is különböző államok közötti kompromisszum eredményeként elfogadott megoldások képezik a szervezet uniformizáló és modernizáló tevékenységének alapját.

¹⁵ *UNCITRAL Statute*, Article 5-6.

¹⁶ Például: egységes törvény a nemzetközi adásvételre, egységes törvény a nemzetközi adásvételi szerződések megkötésére és a nemzetközi pénzügyi lízingre és a nemzetközi faktoringra vonatkozó egyezmények.

¹⁷ Sucharitkul, Sompong: Unification of Private Law and Codification of International Law. *Uniform Law Review*, Vol. 3 (1998) No. 2-3, 693-701.

¹⁸ <http://www.unidroit.org/about-unidroit/overview>, 2014. július 29.

¹⁹ Palásti Gábor: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok magánjogát alakító főbb nemzetközi szervezetek*. <http://www.uni-miskolc.hu/~eu jog/nkiszerv.htm>.

²⁰ Bánrévy: *i. m.* 26.

1. Az UNCITRAL szervezete

A Szervezet meghatározott keretek között, három tevékenységi körben látja el feladatát. Az első a Bizottság, amely éves ülészakokon végzi munkáját. A második az államközi Munkacsoportok rendszere, melynek elsődleges feladata a munkaprogramban meghatározott területekre vonatkozó joganyag fejlesztése. A harmadik a Titkárság, ami a Bizottság és a Munkacsoportok előkészítő munkáját adminisztratív feladatok ellátásával segíti.

2. Tagság

A Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottságnak jelenleg 60 tagja van, mely testületben biztosítani kell a világ fő jogi rendszereinek és a civilizáció különböző alakzatainak képviselőit. A Bizottság 29 taggal kezdte meg munkáját, majd az első bővítésére 1973-ban került sor.²¹ Ekkor 36 tagra bővült a Szervezet, majd a legutóbbi felvételre 2002-ben került sor,²² amikor a testület már elérte a 60 főt. A folyamatos bővülés jól tükrözi a Szervezet széles földrajzi kiterjedését és méltányos képviselőit, ami a munkaprogramban való fokozott állami részvételt is segíti.

A Testületnek e reprezentativitása a gyakorlatban úgy jelenik meg, hogy különböző földrajzi-gazdasági régiók, és a fő jogrendszerek képviselőit magukat: a 60 tagállam 14 afrikai államot, 14 ázsiait, 8 kelet-európai, 10 latin-amerikai és karibi államot, valamint 14 nyugat-európai államot – tehát öt régiót – fed le.

A választásokat az előző ciklus lejárata előtti év végén tartják,²³ ahol az ENSZ Közgyűlése 6 évre választja meg a tagokat.²⁴ A részes államok természetesen nem kötelezhetők anyagi hozzájárulás teljesítésére, mivel az UNCITRAL az ENSZ Közgyűlésének állandó bizottsága, illetve titkársága is az ENSZ adminisztratív funkciót betöltő testületéhez tartozik.

3. Az UNCITRAL működése

3.1. A Bizottság

Az ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága éves üléseken látja el tevékenységét. Az üléseket New York-ban vagy Bécsben tartják,²⁵ ahol jellemzően a Munkacsoportok által előkészített tervezeteket véglegesítik, valamint megtárgyalják az adott témában elért eredményeket. A Szervezet hatáskörébe tartozik a jövőbeni munka, illetve a lehetséges kutatási témák meghatározása is, amin túl az éves ülések arra is alkalmat adnak, hogy a Bizottság jelentés útján számoljon be a különböző nemzetközi szervezetekkel való együttműködéséről.

Az ülészak kezdete előtt a tagállamok megválasztják a Bizottság elnökét, a három alelnököt és a rapportőrt, akik a következő ülészak kezdetéig látják el megbízatásukat.²⁶

A Bizottság az ENSZ Közgyűléséhez hasonlóan az egyik legreprezentatívabb testület,

²¹ *General Assembly Resolution 3108 (XXVIII)*, para 8.

²² *General Assembly Resolution 57/20*, para 2.

²³ A lejárati aktuális napja a bizottsági ülészak kezdetét megelőző nap.

²⁴ <http://www.uncitral.org/uncitral/en/about/origin.html>.

²⁵ *Official Records of General Assembly, Session 34. (A/34/32)*.

²⁶ *Official Records of the General Assembly, Session 33. (A/7216) 1986*, para 14.

mivel tagjai az öt régió mindegyikét képviselik.²⁷ Az egyes tárgykörökben hatáskörrel rendelkező nemzetközi, regionális, vagy kormányközi és nem-kormányközi szervezetek szakértőkként vehetnek részt a Munkacsoportok ülésein, azonban a döntéshozatalban kizárólag a tagállamok járnak el illetékesen, melyben természetesen figyelembe vehetik a meghívottak kifejtett álláspontját is.²⁸

A Bizottság eljárása végén – ha lehet – konszenzusos döntést hoz, amennyiben azonban nem alakul ki egyetértés a vitatott kérdés lényegét illetően, szavazással döntenek a Közgyűlés eljárásának szabályai szerint.²⁹

3.2. Munkacsoportok

A Szervezet évente egy-két alkalommal ülésező munkacsoportokban végzi előkészítő tevékenységét, melyről évente jelentést tesz a Bizottság részére. Az UNCITRAL minden részes állama tagja valamelyik munkacsoportnak, melyek főszabály szerint önállóan, a Bizottság beavatkozása nélkül látják el feladatukat, de természetesen bármikor kérhetnek iránymutatást.³⁰

A munkacsoportok a tagállamok delegáltjai közül ülésenként választanak maguknak elnököt és rapportőrt, az adminisztrációt pedig az UNCITRAL titkársága végzi. A titkárság feladata a munkaanyagok előkészítése, amin túl adminisztratív szolgáltatásokat is biztosít, így a csoport tevékenységéről szóló jegyzőkönyvet is vezeti.³¹

A több munkacsoportot is érintő ügyekben összevont értekezletet tarthatnak, ami az átlátható munkaszervezést és a következetességet biztosítja a Szervezet működésében.

4. Hatásköri kérdések

4.1. A munkaprogram meghatározása

A Bizottság munkaprogramjának kialakításakor olyan tárgyköröket tűzött napirendjére, amelyek vonatkozásában korábban nem volt egységes, összefüggő szabályozás. E körülményt figyelembe véve hangsúlyosnak tűnt az érintett területek szabályozási rendszerében meglévő űrök kitöltése. A harmonizáció és modernizáció szükségességére tekintettel kezdetben (1968) a nemzetközi adásvétellel és a kereskedelmi választottbírósággal kapcsolatos ügyeket tárgyalták, majd fokozatosan kerültek előtérbe a nemzetközi fizetéseképtelenségi, biztosítási és közbeszerzési ügyleteken túl a szállítmányozást, fuvarozást és az elektronikus kereskedelmet érintő olyan kérdések,³² amelyek szükségessé tették a jogharmonizációt, esetleg jogegységesítést.

Az UNCITRAL jogalkotási tevékenységét természetesen a nemzetközi gazdálkodást és kereskedelmet érintő tényezők is befolyásolják, melyre tekintettel új témakörök felvétele lehet indokolt. Így a pénzügyi és gazdasági válság üzleti életre gyakorolt hatásai, de a napjainkban fokozatosan előrehaladó technológiai fejlődés is szükségessé teszi a munkaprogram

²⁷ *Official Records of the General Assembly, Session 33 (A/7216) 1986, para 14.*

²⁸ *A Guide to UNCITRAL – Basic facts about the United Nations Commission on International Trade Law (2013).*

²⁹ *UNCITRAL rules of procedure and methods of work (A/CN.9/638/Add. 4), section III. 1.2 Decision-making in the Commission.*

³⁰ *Official Records of the General Assembly, Session 33 (A/33/17) 1978, para 67.*

³¹ *Uo. 67.*

³² *Official Records of the General Assembly, Session 23 (A/7216) 1968, para 40.*

átdolgozását és esetleges bővítését.³³

4.2. Jogharmonizációs és modernizációs eszközök

Az UNCITRAL nemzetközi jogharmonizációs és modernizációs eljárását egyrészt nagyfokú rugalmasság és funkcionalitás jellemzi, másrészt speciális eszközöket is alkalmaz. Eljárásában három különböző elemet különböztethetünk meg, melyek a jogalkotás és az államok közötti megállapodás különböző szintjeit tükrözik; ezért természetükből adódóan kötőerejükben is különböznek egymástól. A Szervezet jogalkotási eljárásában így törvényhozói, szerződéses, továbbá értelmező – magyarázó – eszközöket alkalmaz, melyek révén lehetőség kínálkozik az államonként különböző, de már régóta meglevő joggyakorlat egységesítésére, vagy legalábbis egymáshoz közelítésére.³⁴

Az említetteken túl a gyakorlatban egyre többször felmerül az ún. preventív jogharmonizációs eljárás jelentősége, ami új elvek és modern joggyakorlat kialakítása révén lehetőséget kínál a nemzeti jogrendszerek fokozatos fejlesztésére is. A preventív jogharmonizációs eljárást jellemzően a rohamosan kialakuló technológiai változások, és a fejlődő üzlet hívta életre.³⁵

4.2.1. Jogalkotási eszközök

Az UNCTRAL több különböző eszközt alkalmaz jogalkotási tevékenységében: konvenció, modelltörvény, jogalkotási útmutató és modell-rendelkezők.

a) Konvenció

A konvenció mint nemzetközi egyezmény, kötelezettségek előírásával biztosítja a jog egységesítését, melynek teljesítését annak elfogadásával és/vagy ratifikálásával vállalják az államok. A konvenció hatályba lépése a – konvencióban meghatározott – ratifikációk számától függ.

A konvenciók jelentőségükből és szigorú előírásaiból adódóan is nagyon kevés rugalmasságot engednek a tagállamoknak. Az egyezmények elfogadására ugyanis azt követően kerül sor, hogy a tagállamok részletesen megvitatták a szabályozandó kérdéseket és a lefektetett rendelkezéseket, melyhez *nem engednek fenntartást* a csatlakozó államoktól (vagy csak nagyon korlátozott mértékben, kivételes esetben).³⁶

E jogalkotási eszköz alkalmazására jellemzően akkor kerül sor, ha a jogharmonizáció – jogközelítés – legmagasabb szintjét kívánják elérni az államok, ennek révén ugyanis megszűnik a nemzetközi kollíziós magánjog alkalmazásának szükségessége a nemzetközi gazdasági kapcsolatokban. Abban az esetben viszont, ha nincs megfogalmazott igény a legmagasabb szintű jogközelítésre, más jogalkotási eszközök jöhetnek számításba, mint a modelltörvény, a jogalkotási útmutatók vagy a modell-rendelkezők.³⁷

b) Modelltörvény

A modelltörvény olyan jogszabály, amely törvényi implementációval válik a nemzeti jogrendszerek részévé, de nem ír elő olyan magas szintű kötelezettségeket, mint a konvenció.

³³ *A Guide to UNCITRAL – Basic facts about the United Nations Commission on International Trade Law (2013).*

³⁴ *A Guide to UNCITRAL – Basic facts about the United Nations Commission on International Trade Law (2013).*

³⁵ Például a modern vitarendező eljárások rendszere.

³⁶ *A Guide to UNCITRAL – Basic facts about the United Nations Commission on International Trade Law (2013).*

³⁷ Uo.

E jogalkotási eszköz ugyanis *modellek felállításával közelíti egymáshoz a nemzeti jogrendszerek különböző megoldásait*, melynek révén a nemzeti jogszabályok különbözőségéből eredő vitás kérdések csökkentésére szolgáló jogharmonizációs eszköz.

A modelltörvény elfogadási eljárásában is különbözik a konvenciótól, ugyanis véglegesítésére az UNCITRAL éves ülésén kerül sor, ami eltér a magasabb szintű jogegységesítést lehetővé tevő konvenció diplomáciai konferencián való elfogadásától.

A ma hatályban lévő modelltörvények mindegyikének szükségképpen eleme az indokolás, ami a törvény megalkotásának társadalmi-gazdasági és politikai hátterét, valamint magyarázó megjegyzéseket tartalmaz a csatlakozó államok és a jogalkalmazó munkájának megkönnyítése érdekében, illetve utal az alternatív szabályozások lehetőségére, alkalmazására.³⁸

Modelltörvény rendezi például a nemzetközi kereskedelmi választottbírószágra, illetve az elektronikus kereskedelemre vonatkozó nemzetközileg kialakult gyakorlatot.³⁹

c) Jogalkotási útmutatók, ajánlások

Számos oka van annak, hogy nem minden esetben lehet speciális, egyedi rendelkezések megalkotásával rendezni a jogharmonizáció kérdését. Lehetséges ugyanis, hogy az eltérő megoldásokat alkalmazó nemzeti jogrendszerek még nem kompromisszumkézsékes arra vonatkozóan, hogy egyedi megoldással vagy egységes szabályokkal kívánják-e rendezni a vitatott kérdést, sőt a harmonizált szabályozás szükségessége iránti igény is vita tárgyát képezheti.

E feltételek fennállása esetén nem célszerű egységes szabályok kialakítása vagy továbbfejlesztése, a gyakorlatban inkább iránymutatási céllal az alapelvekre és az ajánlásokra érdemes fókuszálni.

A harmonizációs célt kitűző jogalkotási útmutatók (*guide*) az általános tények megállapításán túl lehetséges megoldásokat kínálnak fel a különböző, a gyakorlatban véleménykülönbségre okot adó kérdésekre. A kínált megoldások nem modellszerűek, de az eltérő társadalmi, gazdasági és politikai berendezkedések körülményeitől függően, különböző változatokat tartalmaznak. A jogalkalmazó tevékenységét pedig a különböző megoldási lehetőségek előnyeinek és hátrányainak felsorakoztatásával, illetve összevetésével segítik.⁴⁰

Az UNCITRAL első jogalkotási útmutatóját 1985-ben fogadta el a számítógépes nyilvántartás szabályozására vonatkozóan.⁴¹

d) Modell-rendelkezések

A modell rendelkezések – a fentiekkel ellentétben – nem önálló jogharmonizációs eszközként jelennek meg az UNCITRAL „jogforrási rendszerében”, hanem a *konvencióhoz járulékosan kapcsolódó* elemet képeznek. Kiegészítő rendelkezések tartalmaznak, ami sok esetben nélkülözhetetlen egy-egy konvenció gyakorlati értelmezése és alkalmazása során.

E jogalkotási eszköz legismertebb példája lehet az elszámolási egység állandó értékének megállapítására megszövegezett modell-rendekezés (1982), aminek a nemzetközi fuvarozás, illetve az ahhoz kapcsolódó felelősségi kérdések körében van kiemelt jelentősége. Egy másik példa lehet a 2003-ban elfogadott modell a magánúton finanszírozott infrastrukturális projektekre vonatkozóan.⁴²

³⁸ *A Guide to UNCITRAL – Basic facts about the United Nations Commission on International Trade Law (2013).*

³⁹ http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts.html.

⁴⁰ *A Guide to UNCITRAL – Basic facts about the United Nations Commission on International Trade Law (2013).*

⁴¹ *Recommendations to Governments and international organizations concerning the value of computer records (1985)*, Official Records of the General Assembly, Fortieth Session, Supplement No. 17 (A/40/17), para 370.

⁴² *Model Legislative Provisions on Privately Financed Infrastructure Projects.*

4.2.2. Szerződés-kötési eszközök

A Bizottság jogalkotási tevékenységén túl szerződéses mintákkal is segíti a nemzetközi szintű jogegységesülést.⁴³ Ez azt jelenti, hogy egyes témakörökben általános szerződési feltételeket dolgozott ki, és meghatározta azokat a feltételeket, melyeket minden szerződő félnek figyelembe kell vennie.

Legismertebb példái a választottbíráskodásra és a békéltetésre vonatkozó általános feltételek.

4.2.3. Értelmezési eszközök

a) Jogi útmutatók

Amennyiben nem alkalmazható általános szerződési minta, egyéb alternatív megoldások jöhetnek számításba a probléma megoldására: ezek a szerződés-kötésre vonatkozó magyarázó, indokolásszerű rendelkezések, melyeket a szerződés-kötés során – legtöbb esetben a megfelelő szakismeret hiánya miatt – felmerülő nehézségek rendezésére szokás alkalmazni. A jogi útmutató felvázolja az adott problémakör különböző megoldási lehetőségeit, illetve felsorakoztatják azok előnyeit és hátrányait.⁴⁴

b) Gyakorlati és egyéb információs útmutatók

E jogi eszközöket a bíróságok vagy más jogalkalmazó testületek használják, melyek gyakorlati példákon keresztül mutatják be az egyedi esetekre vonatkozó egyezmények, megállapodások alkalmazását.⁴⁵

A Bizottság 2009-ben fogadott el útmutatót a nemzetközi fizetéseképtelenségi együttműködésre⁴⁶ vonatkozóan, ami azt példázza, hogy a gyakorlatban miként alkalmazandók a nemzetközi fizetéseképtelenségi megállapodások.

c) Értelmezési útmutatók

Az értelmezési útmutatók a Bizottság égisze alatt kibocsátott jogszabályszovegek egységes értelmezését segíti. Ilyen eszközt alkalmazott a Testület az elektronikus kereskedelem és a nemzetközi kereskedelmi jog más témaköreinek összefüggésében is.

5. A tengeri árutovábbítás az UNCITRAL-egyezmények tükrében

A nemzetközi fuvarozás, különösen a tengeri árutovábbításra vonatkozó egyezményi szintű szabályok megalkotásában különösen jelentős szerepet játszott a Szervezet. Az UNCITRAL megalapításától kezdve 11 konvenciót, 8 modelltörvényt és 4 egyéb jogalkotási eszközt fogadott el. Az elfogadott konvenciók többsége az áru nemzetközi adásvételével és szállításával-fuvarozásával kapcsolatos ügyletek jogi szabályozását egységesíti.

Elsőként az 1970-es években kezdődtek munkálatok egy átfogó tengeri fuvarozási egyezmény megalkotása érdekében, ugyanis az angolszász jogi kultúrára és bírói gyakorlatra

⁴³ *A Guide to UNCITRAL – Basic facts about the United Nations Commission on International Trade Law (2013).*

⁴⁴ Uo.

⁴⁵ Uo.

⁴⁶ *The UNCITRAL Practice Guide on Cross-Border Insolvency Cooperation.*

épülő Brüsszeli Egyezmény sok tekintetben elavult.⁴⁷ A több éves munka eredményeként 1978-ban megszületett a Hamburgi Egyezmény az áru tengeri fuvarozására vonatkozóan.

A Hamburgi Egyezmény mellett azonban külön említést érdemel a Vonalkonferenciák Magatartási Kódexe (1974), a Multimodális Konvenció (1980), a Terminálok Felelőségéről szóló ENSZ Konvenció (1991), valamint a Rotterdami Egyezmény (2009) is. Ezek az egyezmények részletes szabályokat tartalmaznak az áru földrajzi helyek közötti továbbítására, valamint a csomóponti, helyhez kötött tevékenységekre is. Szabályozzák a fuvarozás és raktározás körében kibocsátandó okmányok típusait, funkcióját és tartalmi elemeit, a fuvardíjat, a veszélyes áru fuvarozására vonatkozó speciális előírásokat, a fuvarozó, illetve a terminál jogait és kötelezettségeit, valamint a kereskedelmi hajózás és raktározás közben, a szolgáltató részéről felmerülő felelősségi és igényérvényesítési kérdéseket.⁴⁸

A tengeri árutovábbítási tárgyú egyezmények elemzése és összevetése azért is fontos, mert a lefektetett felelősségi szabályok tekintetében a Brüsszeli Egyezmény hagyományos vétkességen alapuló felelősségi struktúrájától elkanyarodva az új egyezményekben új tendencia⁴⁹ figyelhető meg, ami a szolgáltató vélelmezett mulasztását jelenti.

Érdemes tehát megvizsgálni egy jelentős, az UNIDROIT előkészítése alapján, de az UNCITRAL égisze alatt született konvenciót, aminek szerkezeti felépítése és felelősségi konstrukciója részben követi, részben kiegészíti a korábban született tengeri árutovábbítási tárgyú egyezmények megoldását.

IV. A terminálok felelőségéről szóló ENSZ Konvenció

Az UNCITRAL az UNIDROIT – elsősorban tárolási és raktározási kérdésekkel foglalkozó – előkészítő munkájának alapul vételével dolgozta ki a terminálok felelőségéről szóló ENSZ Konvenciót,⁵⁰ melyet egy sokoldalú nemzetközi konferencián fogadták el 1991. április 17-én. Az Egyezménynek jelenleg 9 tagja van, Magyarország azonban nem részese.

1. A nemzetközi áru fuvarozási, tárolási és raktározási szerződések problémája

Az UNIDROIT már az 1950-es évek végén felismerte a nemzetközi tengeri árutovábbításra vonatkozó joganyag uniformizálása iránti igényt, ezért több összehasonlító tanulmányt készített elő jogfejlesztés céljából. Napirendjén szerepelt a fuvarozó felelőségének egységesítése,⁵¹ a kombinált árutovábbítás témaköre,⁵² valamint a raktározási és tárolási szerződések egységes szabályokkal való rendezésének előkészítése.

Az utóbbi témakörben a nemzetközi fuvarozás-szállítmnyozás láncolatában meglévő szabályozási űr kitöltésére átfogó koncepciót készített elő az 1960-as években. A szabályozás szükségessége iránti igény a kombinált fuvarozás struktúrájának kialakulásától fokozatosan

⁴⁷ Martonyi János: *A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve*. ELTE Jogi Továbbképző Intézet, Budapest, 1994. 206.

⁴⁸ Az említett konvenciók közül van olyan, ami élő és hatályos nemzetközi megállapodás, a legtöbb azonban még nem érte el a hatálybalépéshez megkívánt húsz ország csatlakozását. A hatályban lévő Hamburgi Egyezmény kapcsán meg kell jegyezni, hogy a részes országok között egyetlen nagyobb hajósnemzet sem található – főként afrikai államok csatlakoztak az Egyezményhez. Figyelembe véve, hogy a jövőben sem várható gazdaságilag erősebb, illetve a hajózásban jelentősebb szerepet játszó ország belépése, az Egyezmény gyakorlatilag nem funkcionál.

⁴⁹ Hamburgi Egyezmény, Multimodális Konvenció, a Terminálok Felelőségéről szóló ENSZ Konvenció.

⁵⁰ *United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade*.

⁵¹ *Study XXXIV B, Unification of the Law Relating to Liability of Carriers*.

⁵² *Study XLII, Combined transport of goods*.

került előtérbe, melynek révén indokolttá vált a kikötőkhöz, a fuvarozáshoz-szállítmányozáshoz kapcsolódó raktározás, a járulékos szolgáltatások, valamint a vonatkozó felelősségi kérdések harmonizációja. A nemzetközi fuvarozás, különösen a tengeri árutovábbítás felelősségi rendszere tehát kiemelt tárgya a nemzetközi jogegységesítéssel és jogharmonizációval foglalkozó szervezetnek. Jogegységesítő tevékenysége eredményeként 1983-ra kidolgozta a tárolási és raktározási szerződésekre vonatkozó munkaanyagot.

Az egységes joganyag előkészítése azonban különösen nehéznek bizonyult. A probléma komplexitását az adta, hogy a raktározó, illetve más szolgáltatók tevékenységében élesen elkülönült a szokásjog és a gyakorlat. Ezek az eltérések nemcsak a tevékenység, hanem az alkalmazott felelősségi mérce vonatkozásában is fennálltak; amin túl jelentős gyakorlati tényezők nem voltak pontosan meghatározva, mint például a *long-term* vagy *transit warehousing*.⁵³

E nehézségek ellenére is valódi igény fogalmazódott meg a raktározási szerződésre vonatkozó egységes szabályok bevezetésére, különösen tekintettel az áru nemzetközi fuvarozásához kapcsolódó felelősségi kérdésekre.

Ebben a kontextusban az UNIDROIT Titkársága a Kormányzótanácsot kérte fel arra, hogy vitassa meg a raktározó szerződéses helyzetével kapcsolatos egységes szabályok előkészítésének lehetőségét.

A több tisztázatlan kérdés ellenére 1978-ban összeült az UNIDROIT Munkacsoportja. Az első ülés fő témája a raktározási szerződésre vonatkozó egységes szabályok megvalósíthatóságának megtárgyalása volt az előkészítő jelentés alapulvételével.⁵⁴ Az ülésen a Munkacsoport megvitatta az általános elveket, és lefektette az alapokat. A csoport egyetértett abban, hogy a konvenció hatályát ki kell terjeszteni minden olyan tevékenységre, ami az áru helyhez kötött kezelésére vonatkozik. A Munkacsoport ezért bevezette a *terminál operátor* fogalmát, aki a fuvarozási láncban a fuvarozók közötti kapcsolatot jelenti, és tevékenysége nélkülözhetetlen a tengeri szállítás közben. Szakértők vizsgálták, hogy a terminál-operátor mely funkcióit/tevékenységeit kellene egységes szabályok hatálya alá vonni. Kérdésként merült fel, hogy csak a tárolást, vagy olyan járulékos tevékenységeket is szabályozzanak-e a harmonizált jog hatálya alatt, mint a ki-és berakás, az áru rögzítése vagy a rakományigazítás.

Végül abban egyeztek meg, hogy a Konvenció szabályozza az áru terminálon való tárolását, de ezen kívül néhány járulékos tevékenység elvégzését is vállalhatja a szolgáltató.

2. Tervezetből konvenció

Az UNIDROIT az előzetes egyezmény tervezetet 1983-ban küldte meg az UNCITRAL részére azzal, hogy alkossanak egységes szabályokat a terminálok⁵⁵ felelősségének témakörében. Az UNCITRAL nemzetközi szerződéses gyakorlatokkal foglalkozó munkacsoportja négy szekcióülést szánt az egységes szabályok előkészítésére, majd a szabályok nemzetközi egyezménybe foglalását javasolta.

Az így elkészült un. előzetes tervezetet minden államnak és minden érdekelt nemzetközi szervezetnek továbbították észrevételezés céljából. 1989-ben, miután többször módosították a

⁵³ *Explanatory report prepared by the UNIDROIT Secretariat.*

⁵⁴ Az UNIDROIT munkája a raktározási szerződésre vonatkozó előkészítő jelentésen alapul, amit a Queen's University professzora, *Dr. Donald Hill* készített elő. Az előkészítő jelentést különböző államoknak és szervezeteknek juttatta a nemzetközi jogegységesítéssel foglalkozó szervezet abból a célból, hogy megvitassák: megvalósítható-e a nem fuvarozó közvetítők felelősségére vonatkozó egységes szabályok előkészítése.

⁵⁵ Olyan szolgáltató üzemek, amelyek a feladóval, fuvarozóval vagy az átvevővel kötött szerződés alapján árutovábbítással összefüggő szolgáltatásokat (ki- és berakodás, raktározás, rakodás, egységakomány-képzés) végeznek az áru fuvarozása előtt, közben vagy utána.

szöveget, az UNCITRAL elfogadta a transport terminálok felelősségéről szóló egyezmény tervezetét.

Ezt követően az UNCITRAL javaslata alapján az ENSZ Közgyűlése döntött arról, hogy diplomáciai konferenciát hív össze az egyezmény lezárására. 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.

Ezt követően 1991. április 17-én fogadták el a Konvenciót, melyet az aláírási határidő leteltéig a következő államok írták alá: Franciaország, Mexikó, Fülöp-szigetek, Spanyolország és az Amerikai Egyesült Államok.

A továbbiakban azokat az indokokat tekintjük át, amelyek a Konvenció megalkotását, illetve annak magyarországi alkalmazását indokolttá teszik, majd ismertetjük azokat a jogintézményeket, rendelkezéseket, melyek a belföldi szabályozás szempontjából relevánsak lehetnek.

3. A Konvenció megalkotásának indokai

A szabályozás tárgyát azok a tevékenységek képezik, melyeket a terminálon végeznek a fuvarozás előtt, közben vagy azt követően, különösen az áru ki- és berakását, raktározását, rakodását, elhelyezését és rögzítését és a rakományigazítást. E szolgáltatásokat vagy a feladóval, vagy a fuvarozóval, vagy az átvevővel kötött szerződés alapján végzik.

Ezen szolgáltatások jogi szabályozása – különös tekintettel a felelősségi kérdésekre – viszont nem egységesek a nemzetközi kereskedelmi jogban, a teljes mellőzéstől a részletes regulálásig terjednek.

Vannak olyan államok, ahol a terminál szigorú felelősséggel tartozik az árukért, és csak bizonyos, szűk körű mentesítő körülmények fennállása esetén mentesülhetnek a felelősség alól. Más jogrendszerekben a terminál a hanyagságért is felelős, vagyis felel, ha nem tanúsítja az elvárható gondosságot az áru kezelése során.

Számos nemzeti szabályozás pedig kizárólag a felekre bízta – a szerződési szabadság elve alapján – a szolgáltatás minőségére, illetve a felelősségre vonatkozó szabályok meghatározását. Mivel a felek a közöttük létrejövő szerződésben maguk szabályozhatják a szolgáltató felelősségét is, egyesek természetesen kihasználják ezt a szabadságot, és általános szerződési feltételekbe foglalják az áruért való felelősség jelentős korlátozását, esetenként kizárását.

Néhány nemzeti szabályozás viszont – ezzel ellentétben – behatárolja a szolgáltató felelősségkorlátozásra vonatkozó szabadságát. A jellemző az – a fentiekből is láthatóan –, hogy általában a szolgáltató határozza meg általános szerződési feltételekben a szolgáltatás színvonalát, a szolgáltató alkalmazottai vagy ügynökei tevékenységéért való felelősséget, a szolgáltató felelősségét megalapító körülmények bizonyítási terhét (melyet jellemzően az igényjogosult helyeznek), rövid elévülési időt kötnek ki, illetve alacsony összegszerű felelősségkorlátozást alapítanak. Az összegszerű felelősségkorlátozás gyakran annyira alacsony, hogy a legtöbb árufajtára a korlátozás szerinti felső határ is csak egy töredéke az aktuális kárnak.

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, ugyanis a szolgáltató 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 abban, hogy az áru elveszésének vagy megsérülésének elkerülése érdekében fokozott figyelemmel kísérjék, illetve végezzék e munkafolyamatokat. Ezen túl, a rakomány tulajdonosának csekély lehetősége van a kár eredetére vonatkozó információkhoz való hozzáférésre, a szolgáltató felelőségének bizonyítására.

4. A Konvenció felelősségi struktúrája

A Konvenció szerint a „az áru átvételétől a kiszolgáltatásig, vagy az átvételre jogosult személynek történő rendelkezésre bocsátásig felelősséggel tartozik az áruét.”⁵⁶ Ez azt jelenti, hogy a terminál áruért való felelősége akkor kezdődik, amikor birtokba veszi, és addig tart, amikor átadja, vagy amikor a rendeltetési helyen kiszolgáltatja annak a személynek, aki átvételére jogosult.

Az alábbi táblázat mutatja be a Konvenció felelősségi struktúráját, ami egy korábban már kialakult új irányvonal továbbélését is jelenti:



A szerző saját szerkesztése.

4.1. A „vélelmezett mulasztás” struktúrája

A Konvenció rögzíti, hogy a „terminál felelősséggel tartozik az áru elveszéséből vagy károsodásából eredő kárért, úgyszintén az áru késedelmes kiszolgáltatásáért, amennyiben az áru elveszését, károsodását vagy annak késedelmes kiszolgáltatását okozó esemény a fent meghatározott időtartamon belül következik be, kivéve, ha bizonyítja, hogy *minden ésszerűen*

⁵⁶ *Transport terminál operátorok nemzetközi kereskedelemben való felelőségéről szóló szerződés*, 3. cikk.

elvárató intézkedést megtett⁵⁷ az esemény és a következmény elkerülése érdekében.”⁵⁸

Ez a felelősségi struktúra a terminál ún. „vélelmezett mulasztásán” alapul, ami lényegében az 1978-ban elfogadott Hamburgi Egyezmény, illetve az 1980-ban elfogadott Multimodális Konvenció felelősségi formuláját követi. Az egységes struktúra alkalmazásának hasznossága azzal is magyarázható, hogy míg más közlekedési alágazat vonatkozásában a fuvarozó inkább saját telephelyén raktározza, és „kezeli” az árut, addig a tengeri árutovábbítás során ezek a feladatok szükség szerint a terminálra hárulnak, ezért célszerű a tengeri és a multimodális fuvarozás felelősségi mércéjét alkalmazni a terminálon végzett műveletekre is. Továbbá a terminált terheli a bizonyítási teher arra vonatkozóan, hogy az elveszés vagy megsérülés nem az ő hibájából következett be.

4.2. A felelősség mértéke

A terminál szolgáltatónak az áru elveszéséből vagy megsérüléséből eredő kárfelelősség összege korlátozott, ami két különböző összegszerű határt szab a szállítás módjától függően.

Az alacsonyabb összegszerű határt akkor kell alkalmazni, amikor az árut tengeren vagy belföldi vízen szállítják, míg a magasabb határ más szállítási mód esetén alkalmazandó. A Konvenció ez alapján rögzíti, hogy a terminál áru elvesztéséből vagy megsérüléséből eredő felelőssége nem haladhatja meg az elveszett vagy megsérült áru bruttó tömegének minden kilogrammja után számított 8,33 elszámolási egységet.⁵⁹ Ez az érték tengeri szállítás esetén 2,75 elszámolási egységet jelent. Ennek a megkülönböztetésnek az az indoka, hogy a tengeren vagy belföldi vízen szállított áru értéke jellemzően alacsonyabb, mint a más közlekedési alágazat útján szállított áru értéke.

A Konvenció ezzel lényegében átveszi a Multimodális Konvencióban alkalmazott limitet, ami azon az alapon is megállja a helyét, hogy az áru fuvarozás előtti, utáni vagy közbeni kezelését leggyakrabban tengeri vagy multimodális áruszállítás során, a kikötőkben végzik.⁶⁰

4.3. Igényérvényesítés

A Konvenció a Hamburgi és a Multimodális Konvenció mintájára egységesen 2 éves igényérvényesítési határidőt szab, ami akkor kezdődik, amikor a terminál az arra jogosult személynek rendelkezésére bocsátotta az árut, azaz, amikor kikerült az ellenőrzési köréből.⁶¹

Az elévülési idő vonatkozásában azonban gyakorlati problémát okozhat, hogy nincsenek harmonizált szabályok az elévülési idő félbeszakadására, szünetelésére, és az azokhoz kapcsolódó járulékos kérdésekre.

Ennek orvoslására vannak olyan nemzeti jogrendszerek, amelyek erre az esetre lehetővé

⁵⁷ Ő maga, vagy alkalmazottja, illetve más személy, akinek a szolgáltatását igénybe vette az árutovábbítással összefüggő szolgáltatások teljesítése érdekében.

⁵⁸ *Transport terminál operátorok nemzetközi kereskedelemben való felelősségéről szóló szerződés*, 5. cikk (1) bekezdés.

⁵⁹ Elszámolási egység az úgynevezett SDR, azaz speciális lehívási jog (*Special Drawing Rights*). Ezt azok az államok alkalmazzák, amelyek tagjai a Nemzetközi Valutaalapnak. Az SDR ún. kollektív valuta, mesterséges elszámolási pénz, amelyet 5 vezető valutából képzett valutakosár alapján határoznak meg

⁶⁰ A Konvenció szerinti, áru elveszéséért vagy károsodásáért való felelősség korlátozása az áru tömegén alapul. A Konvenció – ellentétben a Hamburgi Egyezménnyel vagy a Hágai Szabályokkal – nem tartalmaz egyéb olyan felelősségkorlátozásra vonatkozó szabályt, ami a csomagoláson vagy más szállítási egységen alapul. Ez azt jelentené, hogy könnyebb és kisebb csomagolás használata esetében alacsonyabb lenne a terminál kárfelelősségének határa a tengeri fuvarozók kárfelelősségének határánál. Azért nem alkalmazzák a csomagoláshoz igazodó limitet, hogy ezzel elkerüljék azokat a nehézségeket, amelyek a csomag vagy más szállítási egység értékeléséből erednek.

⁶¹ *International Transport Law – Liability of Operators of Transport Terminals*. Report of the Secretary-General (A/CN.9/252), para 40.

Doktori Műhelytanulmányok 2015.

teszik saját szabályainak alkalmazását, de vannak olyan államok is, melyek uniformizált szabályok hiányában úgy tekintik, hogy az elévülési idő nem szakadhat meg, vagy nem szünetelhet.

A nemzetközi áru fuvarozásra-szállításra vonatkozó szabályok egységesítése céljából azonban indokolt lenne eldönteni, hogy egységes szabályokban regulálják-e azokat, vagy továbbra is hagyják érvényesülni a nemzeti jogot.⁶²

Az alábbi táblázat a tengeri árutovábbítás tárgyában született egyezmények felelősségi rendszerének változásait mutatja be egy új tendencia, és a kompromisszumkeresés tükrében:

Konvenció	A felelőség alapja	Felelőség-korlátozás	Elévülési idő	
Brüsszeli Egyezmény (1931)	Vétkességen alapuló felelőség Nem felel: ha bizonyítja, hogy a kárt nem ő okozta, vagy ha a kárt ő okozta, véttlenségét bizonyítja.	Hajóselismervény – csomagonként max 100 font sterling Hajóbérelti szerződés – max. 8 font sterling	2 év	
Hamburgi Egyezmény (1978)	Felel, kivéve: ha megtett minden ésszerűen elvárható intézkedést az esemény és a következmény elkerülése érdekében*.	2,5 SDR	2 év	
Multimodal Convention (1980) (még nincs hatályban)	Felel, kivéve: ha megtett minden ésszerűen elvárható intézkedést az esemény és a következmény elkerülése érdekében*.	2,75 SDR	2 év	
A terminálok felelőségéről szóló ENSZ Konvenció (1991)	Felel, kivéve: ha minden ésszerűen elvárható intézkedést megtett az esemény és a következmény elkerülése érdekében*.	2,75 SDR (tengeri) 8,33 SDR (nem tengeri)	2 év	*Unless he proves that he took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences
Rotterdami Egyezmény (2009)	Vétkességen alapuló felelőség Nem felel: ha bizonyítja, hogy a kárt nem ő okozta, vagy ha a kárt ő okozta, véttlenségét bizonyítja. Felel akkor is, ha fennállt (vagy fennállhatott) a hajó tengerképességének hiánya.	csomagonként 875 SDR	2 év	

A szerző saját szerkesztése.

Mint ahogy az előzőekben is említettük – egészen a legutóbbi időszakig –, az új szabályozások több jogintézményt illetően meglehetősen egységes felfogást követtek, sőt – a felelősségi konstrukció szempontjából – egy új jogfejlődési tendencia érvényesülését tükrözték.

Ezt az új tendenciát az árutovábbítási konvenciók felelősségi rendszerében alkalmazott „vélelmezett mulasztás” különösen eklatánsan tükrözi, ezzel eltávolodva a Brüsszeli Egyezmény felelősségi struktúrájától. Ugyanakkor a legújabb ENSZ Konvenció – a Rotterdami Egyezmény – viszont mintha kompromisszumot keresne a gyakorlatban még dominánsan alkalmazott Brüsszeli Egyezmény és az új jogalkotási eredmények között.

V. Összegzés

⁶² *International Transport Law – Liability of Operators of Transport Terminals*. Report of the Secretary-General (A/CN.9/252), para 40.

Mint ahogy a bevezetésben is említettük, a tengeri árutovábbításra vonatkozó joganyag – a hivatkozott nemzetközi konvenciók közel egy évszázados története ellenére – mindmáig szokásjogi természetű; a fokozatosan kibontakozó univerzális jellegű fejlődés okán azonban szükségessé vált egyfajta jogegységesítés a fuvarozás-szállítványozás láncolatában meglévő szabályozási különbözőségek megszüntetésére, vagy legalábbis csökkentésére.

A jogfejlesztés szervezetei alapjait a Nemzetek Szövetsége teremtette meg – az UNIDROIT megalapításával –, melynek révén lehetővé vált a magánjog egyes aspektusainak kutatása és jogharmonizációs célú nemzetközi egyezmények előkészítése. A Szervezet jelentőségét tehát a nemzetközi gazdasági kapcsolatok anyagi magánjogának egységesítésében betöltött szerepe adja, hiszen számos – tengeri áru fuvarozást és raktározást is érintő – nemzetközi egyezmény előkészítése és megalkotása fűződik munkaprogramjához.

A nemzetközi kereskedelmi jogi tárgyú jogfejlesztés vonatkozásában az ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága azonban külön kiemelését érdemel, működése révén ugyanis lehetővé vált az a koncentrált jogharmonizációs tevékenység, ami a nemzetközi kereskedelem legfontosabb területeinek jogszabályi rendezését jelenti. Ebben a tárgykörben betöltött jelentőségét mutatják azok a Bizottság égisze alatt elfogadott nemzetközi fuvarjogi tárgyú egyezmények is, melyek egységes szabályokkal kívánják rendezni a fuvarozás és raktározás során felmerülő szerződéskötési – és felelősségi – kérdéseket.

A két jogharmonizációs célt kitűző nemzetközi szervezet hosszú munkája ellenére a nemzetközi egységet azonban még nem sikerült megteremteni. Ennek egyik oka a szabályozás szokásjogi természete és az eltérő joggyakorlat lehet, a másik oka pedig az egyes szabályok szövegének államonként eltérő értelmezéséből fakadhat.

Mindezek után felmerülhet a kérdés, hogy szükség van-e egyáltalán nemzetközileg egységes szabályokra. A válasz természetesen igen, hiszen a tengeri fuvarozás tipikusan az az árutovábbítási mód, ami nemzetközi szereplőkkel nemzetközi keretek között zajlik.

Abban az esetben viszont, ha csak nemzeti szabályok léteznének, a fuvarjogi jogviszonyban érintetteknek – a szerződési szabadság elve alapján – rögzíteni kellene az árutovábbítás feltételeit, a kockázatok eloszlását a vonatkozó felelősségi kérdésekkel, valamint a fuvardíjat. Azon túl, hogy ez jelentősen lassítaná, költségesebbé is tenné a fuvarozás megkezdését; ezért a nemzetközi harmonizált szabályozás mindenképp fontos, és mindkét fél érdeke – amit a bevezetésben kifejtett tengeri áru fuvarozásra vonatkozó világkereskedelmi adtok is hangsúlyoznak.

A megalkotott nemzetközi egyezményeket ratifikáló államok csekély számából azonban arra a következtetésre juthatunk, hogy a jelenlegi szabályok nem teremtenek egységes, kiszámítható és mindkét fél számára elfogadható körülményeket. Ezen a helyzeten kíván változtatni – az ugyancsak UNCITRAL égisze alatt megalkotott – Rotterdami Egyezmény, ami azon túl, hogy visszanyúl a szokásjogi természetű Brüsszeli Egyezmény felelősségi struktúrájához, számos új elemet is bevezet (pl. elektronikus dokumentáció), igazodva a globális kereskedelem modern igényeihez.