

KOVÁCS VIKTÓRIA

*egyetemi adjunktus**SZE Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kar*

Alternatív felelősségi modell a magyar, illetve a nemzetközi fuvarjogban

ABSZTRAKT

A Hamburgi Egyezmény és „szatellit” jogforrásai új alapokra helyezték a tengeri fuvarozó felelősségét, melynek hátránya a szabályozásnak túlságosan teoretikus volta. Szakít a tengeri fuvarozó felelősségének tradicionális szabályozásával, egyetlen absztrakt formulát alkalmaz, ami a *locatio* és a *conductio* szakaszára egyaránt irányadó. A gyakorlatban s a konkrét jogvitákban azonban ennek alkalmazása nehézségekkel jár.

Kulcsszavak: fuvarozói felelősség ■ tengeri fuvarjog ■ Hamburgi Egyezmény ■ Ptk. ■ Bécsi Vételi Egyezmény

I. AZ ÚJ FUVARJOGI KONVENCÍÓK „ALTERNATÍV” FELELŐSSÉGI RENDSZERÉNEK MODELLJE

A múlt század utolsó évtizedeiben az ENSZ Közgyűlése 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 formulájához közeledik. Közös bennük, hogy mindegyikben „felsejlik” a Bécsi Vételi Egyezmény^[1] (CISG) felelősségi modellje, annyiban, hogy ezek is objektív alapúak, a mentesülést pedig egyetlen generálklauzulába foglalt, objektivizált mentesí-

[1] Áruk nemzetközi adásvételéről szóló bécsi egyezmény (Convention on Contracts for the International Sale of Goods).

tő ok bizonyítása teszi lehetővé. Lényege az, hogy a struktúrában szerepet kap az előreláthatóság, a kötelezett (kárt okozó) magatartásának megítélése során a zsinórmértéket az észszerűség jelenti. Jól látható az is, hogy ez a konstrukció alapvetően különbözik a tradicionális tengeri, de a többi közlekedési-fuvarozási ág fuvarozói felelősségi rendszerétől is.

A Ptk. a Hamburgi Egyezmény kárfelelősségi generálklauzulájához áll közel a jogfejlődési tendenciák alapján. Ez sem lehet véletlen, mert ez utóbbi is az ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága (a továbbiakban: UNCITRAL^[2]) jogfejlesztő tevékenységének a terméke, a ratifikációjára 1984. július 05-én került sor Magyarországon, s 1992. november 1-jétől hatályosult.

Az áru fuvarozás 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 Egyesítéséről Szóló Egyezmény) vezette be a fuvarjogba. A Varsói Egyezményt a magyar jogba az 1936. évi XXVIII. törvény iktatta be.^[3]

II. A VARSÓI EGYEZMÉNY FELELŐSSÉGI RENDSZERE

Fontos kiemelni, hogy a Varsói Egyezmény eredeti felelősségi rendszerét mutatjuk be, mert ezt a struktúrát több alkalommal is módosították, s ezek révén – hasonlóan a tengeri szabályozásokhoz (Rotterdami Egyezmény) – a jogalkotó áttért (a tengerjogban visszatért) a tradicionális fuvarozói felelősségi rendszerre(hez).

A légiközlekedés szabályozása tengeri analógiákon alapult, ezért számos hasonló, vagy azonos jogintézmény képezi a szabályozási struktúra részét. 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 áruküldemény (sőt a fuvarszköz 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.

[2] United Nations Commission on International Trade Law.

[3] Istvánffy, 1944, 13.

Ami a Varsói Egyezmény eredeti, illetve mai felelősségi rendszerét illeti, annak főszabálya – ami a felelősség objektív voltára vonatkozik – nem különbözik az áru fuvarozást 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.”^[4] 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 légi járművön 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”.^[5] 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, címkézés).

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.”^[6]

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. A formula elemei 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 konstrukciójával, azzal, hogy a nemzetközi fuvarjogi irodalom a főszabályt megdönthető vélelemnek tekinti, így kézenfekvő a bizonyítási tehernek a fuvarozóra telepítése.

[4] 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.”

[5] 1936. évi XXVII. törvény a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről. 18. cikk (4) bek.

[6] Varsói Egyezmény 20. cikk (1) bek.

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^[7] (ld. Eörsi, 1966).

A szükséges intézkedések egyik csoportját a fuvarozó teljesítési magatartása képezi. Ennek mércéjéül az szolgálhat, hogy a fuvarozó forgalomra való alkalmasságot igazoló bizonyítvánnyal ellátott és biztonságos légijárművet állítson ki, annak alkatrészeit, berendezéseit és műszereit jókarban tartsa, lépést tartson a műszaki újdonságokkal, ellássa üzemanyaggal a járművet, stb. Ebbe a fogalmi körbe tartozik az is, hogy minden út előtt konkrétan meg kell győződnie a légijármű alkalmasságáról, és így tovább.^[8] Ez – mondhatni – a „légtérbíró” állapot.

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-e 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 felelősségalkakító tényezőként.

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 impossible”). A kérdés tehát az, hogy fennállt-e egyáltalán annak a lehetősége, hogy a légifuvarozó (és az alkalmazottai) megtegyék a „szükséges” megelőző intézkedéseket.

A „for him or them” kitétel természetesen nem azonos a római jogból ismert culpa in concreto^[9] formulával, de az „általában elvárható” mérce alkalmazása sem tűnik automatikusan alkalmazandónak. Nem könnyű ugyanis megállapítani, hogy a szóban forgó speciális kimentő formula mit jelent pontosan. Mint Eörsi írja, „valószínű, hogy a Varsói Egyezmény kodifikációja során súlyosabb

[7] Eörsi, 1966, 301.

[8] Istvánffy, 1944, 196. (Ezek a szempontok természetesen a műszaki ismeretek, a forgalombiztonság és a technikai-technológiai, valamint az egyéb berendezések állandó fejlődésével tendenciaszerűen és gyorsan változnak, viszont hasonlóan, mint a tengerképesség körében, a légifuvarozó a gyakorlatban már kipróbált és meghonosodott technikai, technológiai és műszaki fejlődéssel kell, hogy lépést tartson.)

[9] Nem általános mértékhez viszonyított, hanem egyéni, szubjektív gondatlanság: „nem tanúsítani ... [más ügyében] azt ... gondosságot, amellyel [az illető] a saját ügyeiben általában eljárni szokott.” (Ld. Földi – Hamza, 1996, 428.).

felelősséget kívántak megállapítani, mint az általános vétkességi felelősség, viszont enyhébbet, mint a veszélyes üzemi felelősség”.^[10] Idézett művében a kérdés megválaszolását a bírói gyakorlatra hagyta.

Az évtizedes bírói gyakorlat a mentesítő tényező másik elemét – a „számára lehetséges” – kitéltet is objektivizált követelményként közelíti meg, így a felelősség abszolút felső határa, a „vis maior” szokásos esetkörei eseti mérlegelést igényelnek, viszont az „általában elvárható gondosság szintje” természetesen a felelősség tartományába esik.

III. A HAMBURGI EGYEZMÉNY FELELŐSSÉGI RENDSZERÉNEK GENEZISE

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 (kölcson)hatásait tekintjük át.

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 Hamburgi Egyezmény,^[11] majd az ún. „satellit” jogszabályok: az MTO Konvenció^[12] és az OTT Konvenció.^[13]

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 érdekében.

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 szóban forgó generálklauzula pedig a következő rendelkezést tartalmazza: a fuvarozónak minden észszerűen elvárható intézkedést meg kell tennie a károsodáshoz vezető következmény elkerülése érdekében.^[14]

[10] Eörsi, 1996, 301.

[11] United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.

[12] Multimodal UN Convention, 1980.

[13] The United Nations Conference on the Liability of Operators of Transport, 1991.

[14] 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)).

A két formulát a következő táblázat tartalmazza:

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.” ^[15]	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.”

1. táblázat: A felelősség alakzata a Varsói Egyezmény és a Hamburgi Egyezmény alapján
(Forrás: a szerző saját szerkesztése)

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 Hamburgi Egyezmény kárfelelősség alól mentesítő formuláját először a Varsói Egyezmény, majd a CISG formulájával vetjük össze.

1. 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 Hamburgi Egyezmény formulája bővebb és pontosabb meghatározást ad, amelynek elemei az időközben megszületett többi fuvarozási alágazati szabályozásban, sőt az említett CISG-ben is időközben megformálódtak.

A Hamburgi Egyezményben 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,

[15] 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.”

- mindkét jogszabály a megelőző „intézkedés” fogalmát alkalmazza, azonban a Hamburgi Egyezmény egyszerű múltidőt használ („took”), szemben a Varsói Egyezménnyel („have taken”),
- az elvárhatóság mércéjét a megelőzés, elhárítás tekintetében a „reasonableness”, vagyis az észszerűség szintjéhez illeszti, míg a légifuvarozásnál a szabályozás a „szükséges és lehetséges” jelzõt alkalmazza,
- az elvárt magatartás meghatározása során a Hamburgi Egyezmény általános alanyt alkalmaz, míg a Varsói Egyezmény a „tõle elvárható” („him”) viszonyítási pontot határozza meg,
- a Hamburgi Egyezmény a fuvarozó és a közreműködõ mellett az alkalmazott („servants”) magatartására is kiterjeszti a formulát.

2. Bécsi Vételi Egyezmény (CISG) vs. Hamburgi Egyezmény

A CISG kárfelelõsségi struktúrájának kulcselemei a következõk: a szerzõdészegés, kár bekövetkezte, valamint az okozati összefüggés a szerzõdészegés ténye és a kár között.^[16]

A szerzõdészegés bármely szerzõdéses kötelezettség megszegését jelenti.^[17] Ez akár az eladó, akár a vevõ nemteljesítését, késedelmes teljesítését, hibás teljesítését, vagy mellékkötelezettségeinek a megszegését jelentheti.^[18] A szerzõdészegésből eredõ kár objektív ténye alapozza meg tehát a kárfelelõséget, annak nem feltétele a szerzõdészegõ felróható magatartása.

A szerzõdészegõ felelõssége természetesen nem jelent objektív helytállást: a 79. cikk^[19] ugyanis egy három elembõl álló mentesítõ okot rögzít. E szerint akkor mentesülhet a szerzõdészegõ fél a kártérítési kötelezettség alól, ha bizonyítja, hogy azt olyan akadály („impediment”) okozta, amelyet el nem háríthatott, s észszerûen („reasonably”) nem volt elvárható (tõle), hogy a szerzõdészegés idején ezzel az akadállyal számoljon, azt elhárítsa, vagy következményeinek eljét vegye.

A CISG eredeti angol szövege azonban az így átültetett formulától különbözik!

Amint a következõ táblázatban bemutatjuk, a CISG 79. cikk (1) bekezdésében felsorolt mentesítõ tényezõk közül a magyar fordításból az elsõ, „an impediment beyond his control”, vagyis a fél ellenõrzési körén („control”) kívül esõ akadály (körülmény, tényezõ) 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 szerzõdészegõt, a rossz magyar fordítás alapján viszont ez bekövetkezhetne.)

[16] Sándor – Vékás, 2005, 434.

[17] Sándor – Vékás, 2005, 435.

[18] Wellmann, 2014, 469.

[19] Vörös, 2004, 139.

Jól látható, hogy ez a formula igen közel áll a Hamburgi Egyezmény szemléletéhez, és konkrét szabályozási elemeihez. Ezt mutatja be a következő táblázat.

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.”

2. táblázat: A CISG és a Hamburgi Egyezmény generálklauzulája
(Forrás: a szerző saját szerkesztése)

A felelősség alakzatát tekintve a szabályok 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 eltérése 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 Hamburgi Egyezmény azonban az „események”, „körülmények” („occurrences”) 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 szerződés szerű teljesítés elemi követelménye mellett a külső körülmények („occurrences”) 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 észszerűen elvárhatóak.

IV. A POLGÁRI TÖRVÉNYKÖNYV (PTK.) ÉS A FUVAROZÓI FELELŐSSÉG

1. A kontraktuális kárfelelősség új rendszere

Az előzőekben felvázolt nemzetközi jogfejlődési folyamatok természetesen érintették a magyar magánjognak a kontraktuális kárfelelősségre vonatkozó alapfelfogását és részletszabályait is. Valószínűleg ennek is köszönhető, hogy a Ptk. hatályba lépése fordulópontot hozott a polgári jogi felelősség szabályozásában is. Az új szabályok egyaránt hoztak tartalmi és formai változásokat, amelyek közül az áru fuvarozás felelősségi jogi szempontjából két jelentős elemet indokolt kiemelni.

Az új szabályozás felszámolta a polgári törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvénynek (a továbbiakban: „rég” Ptk.) 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.^[20] A „rég” Ptk. 339. §-a szerint: „Aki másnak jogellenesen kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Mentésül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható.”

Ez tisztán szubjektív szerkezetű^[21] felelősségi formáció. Akkor áll be a felelősség, ha a károkozó, így a szerződésszegő fél felrhatóan járt el a szerződés teljesítése során, s ezzel kárt okozott.

Ehhez képest a Ptk. már alapjaiban is eltérő, inkább az üzleti kockázat elosztására, a szolgáltatás és ellenszolgáltatás egyensúlyára építő szabályozást hozott a kontraktuális kárfelelősség rendszerébe.^[22]

A másik lényeges változás a hagyományosan külön szabályozásba foglalt, speciális formációt, a fuvarozó felelősségét érintette. A „rég” 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^[23] felelősséggel tartozott. Amint bemutatottuk, a jogforrás tételesen felsorolta azokat a tényezőket, amelyek alapján a fuvarozó mentesült az árukárért való felelősség alól. Ez tisztán objektív felelősség.

A Ptk.-ból viszont kimaradtak ezek a sajátos fuvarozói felelősségi struktúrát és annak részletszabályait korábban meghatározó szabályok.

[20] „Rég” Ptk. 318. § (1) bek.

[21] Jobbágyi – Fazekas, 2007, 116.

[22] Wellmann, 2014, 276.

[23] Jobbágyi – Fazekas, 2007, 333.

2. A felelősség alapja a Ptk.-ban

A kontraktuális kárfelelősséget objektív felelősség sávjába helyezi a Ptk., tehát a szerződésszegésért való felelősség új szabályozása elszakadt a felrható-ságtól. Generálklauzulája alapján: „Aki a szerződés megszegésével a másik félnek kárt okoz, köteles azt megtéríteni.”^[24]

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 a Ptk.-nak a szerződésszegésért való kárfelelősségre vonatkozó generálklauzulája egy három elem-ből álló konjunktív mentesítő okot rögzít, míg a „rég” Ptk. fuvarozói felelősségi modelljében kazuisztikusan felsorolt konkrét mentesítő tényezők szerepelnek.

Ptk. 6:142. § második mondat	„rég” 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...”

3. táblázat: A Ptk. általános kontraktuális és a „rég” Ptk. fuvarozói felelősség-mentesítő okai
(Forrás: a szerző saját szerkesztése)

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.^[25]

A „rég” Ptk.-val való összevetésből látszik, hogy az „ellenőrzési körén 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 mentesü-

[24] Ptk. 6:142. §.

[25] Wellmann, 2014, 277.

lésre vezető körülmények többsége is teljes mértékben megfeleltethető a szóban forgó kimentő tényezőknek.

b) Előre nem látható körülmény

A Ptk. szerint a fuvarozónak azt is bizonyítania kell a mentesüléshez, hogy a károkozó körülmény nem volt előre látható. Ennek a feltételnek a szerződés-kötés időpontjában kell teljesülnie, 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 észszerűen eljárva nem láthatta előre. Ilyen lehet a „rég” 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.^[26]

A „rég” 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. 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 alkalmatlanak a Ptk. felelősségi szabályainak a fuvarozás területén való alkalmazása, hiszen azok elemei – legalábbis spekulatív módon – egymásnak megfeleltethetők.

V. A POLGÁRI TÖRVÉNYKÖNYV VS. CISG

A Ptk. és a CISG összehasonlítását nehezíti, hogy ez utóbbi magyar fordítása meglehetősen pontatlan, sőt hiányos, lévén, hogy a hivatalos fordításból hiányzik a mentesítő formula következő eleme: „beyond his control”, bevett magyar szóhasználattal „az ellenőrzési körén kívül eső” mondatrész. E helyett egy hasonlóan gondolt, de valójában attól alapjaiban különböző, más tartalmat hor-

[26] 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 (ld. Wellmann, 2014, 279.).

dozó „terminus technicus” szerepel: „amelyet el nem háríthatott”.^[27] Ezért az összevetést a CISG magyar fordítása helyett annak eredeti angol szövege alapul vételével indokolt megejteni.

Ptk. 6:142.§	CISG 74. cikk, 79. cikk (1) bek.
<p>„Aki a szerződés megszegésével a másik félnek kárt okoz, köteles azt megtéríteni. Mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a szerződésszegést:</p> <p>ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje vagy a kárt elhárítsa.”^[28]</p>	<p>„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.”</p>

4. táblázat: A konjunktív kimentő tényezők a Ptk. és a CISG generálklauzulájában
(Forrás: a szerző saját szerkesztése)

A Ptk. vonatkozó szakasza igen nagy mértékben megegyezik a CISG formulájával (amit az ügyetlen fordítás eltakar), de a két szabályozásban több lényeges eltérés is mutatkozik.

Először is a két szabályozás eltérő kodifikációs logikát követ: a Ptk. egy állító mondatral 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 a 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 a 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 megtéríteni”).

[27] „Nem tehető felelőssé a fél valamely kötelezettségének elmulasztásáért, ha bizonyítja, hogy azt olyan akadály okozta, amelyet el nem háríthatott, s ésszerűen az sem volt elvárható tőle, hogy a szerződéskötés idején ezzel az akadállyal számoljon, azt elhárítsa vagy következményeinek elejét vegye.”

[28] „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.”

Másodsor: a mentesülés feltételei körében egy szövegezési eltérés mellett egy kardinális tartalmi eltérés is mutatkozik.

Szövegezési eltérés, hogy a Ptk. a körülmény, míg a CISG az „impediment” (akadályozó tényező) kifejezést alkalmazza. A kérdés az, hogy az eltérő fogalomhasználat hordoz-e 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 a Ptk. megalkotói – annak ellenére, hogy a Rotterdami Egyezmény más jogintézményeiben előfordul az „észszerűség” fogalma – a kontraktuális kárfelelősség generálklauzulájába nem vették át az „észszerűség” zsinórmértékét a CISG formulájából.^[29]

VI. A PTK. A CISG ÉS A HAMBURGI EGYEZMÉNY GENERÁLKLAUZULÁJÁNAK ÖSSZEHAONLÍTÓ ELEMZÉSE

A Ptk., a CISG és a Hamburgi Egyezmény kárfelelősségi modellje igen közel állnak egymáshoz. A Ptk. lényegében átülteti a CISG felelősségi modelljét a kontraktuális kárfelelősség általános szabályába.^[30] Tartalmilag nem áll távol a CISG formulájától a Hamburgi Egyezmény 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 egységesítése volt.

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.

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 különbségeket az alábbi táblázatos összehasonlítással kívánjuk hangsúlyozni:

[29] Megjegyzendő, hogy a Ptk. ezen klauzulájának hivatalos angol fordításában a következő kifejezés található: „reasonable cause”, vagyis a fordító vagy pontatlanságból, vagy más okból az „észszerűség” követelményét mégis becsempészte a klauzulába!

[30] 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 (ld. Castellani – Emery, 2018, 16.).

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.” ^[31]	„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.”

5. táblázat: A Ptk., a CISG és a Hamburgi Egyezmény generálklauzulája
(Forrás: a szerző saját szerkesztése)

A mentesülés legalapvetőbb feltétele a Ptk. és a CISG alapján egyaránt, hogy a szerződésszegést olyan „akadály”, „körülmény”, „gátló tényező” idézze elő, amelyre a károkozó nem képes hatást gyakorolni. Ez a 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.^[32] Az első szembetűnő különbség ez alapján, hogy a Hamburgi Egyezmény klauzulájából hiányzik ez a formula, ami a CISG szerinti „beyond his control”-nak, vagy a Ptk. alapján az „ellenőrzési körén kívül eső” körülménynek felelne meg.

A Hamburgi Egyezmény formulája az „észszerűség” zsinórmértékét alkalmazza kisegítő szabályként, mely átfogja a CISG és a Ptk. szerinti mentesítő okok mindhárom elemét. Ez azt jelenti, hogy ami ellen nem tud az „észszerűség” 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.^[33]

A második megfigyelhető különbség a három klauzula között, hogy a Ptk. és a Hamburgi Egyezmény a károkozó „körülmény” („occurrences”), míg a CISG az „impediment”, vagyis „akadályozó”/„gátló tényező” kifejezést alkalmazza, s ez vezet vissza a károkozó felelősségét vagy éppen a mentesülését.

[31] „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.”

[32] Sándor – Vékás, 2005, 471.

[33] Ilyen lehet bármely külső, a fuvarozással járó extrém körülmény, a küldemény belső tulajdonsága vagy a csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága is.

A harmadik lényeges különbség, hogy a CISG és a Hamburgi Egyezmény 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 segítségével 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 kivédhetőek.

A CISG nemzeti polgári törvénykönyvekre gyakorolt hatása ellenére a magyar Ptk.-ba nem került be az „ésszerűség”: a megelőző intézkedés megtételének ez nem mércéje.^[34]

A Hamburgi Egyezmény esetében ez az alapelv magában foglalja az ésszerűségi és célszerűségi szempontoknak megfelelő intézkedéseket, a jármű kiállítás 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 akadályozó 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.^[35] Amennyiben viszont az akadályt a józan észnek ellentmondó áron lehetett volna elhárítani, akkor a szerződésszegő mentesül.

A negyedik különbség, hogy a Ptk. és a CISG generálkauzulájának a kiinduló pontja a kár megelőzhetősége, míg a Hamburgi Egyezmény a károkozó körülmények elleni megelőző intézkedések megtételét várja el a kötelezettől. A Ptk. és a CISG alapján ezért akkor mentesülhet a károkozó, ha 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 Hamburgi Egyezmény alapján, ha bekövetkezik az árukár, akkor azt kell megvizsgálni, hogy a fuvarozó megtette-e a megelőző intézkedéseket.

[34] Külön kiemelés érdemel – amint már utaltunk rá –, hogy a Ptk. generálkauzulájának angol nyelvű változata azonban tartalmazza ezt az alapelvet.

[35] Sándor – Vékás, 2005, 473.

Végül a generálklauzulák közötti megkülönböztetésre szolgál az is, hogy csak a Hamburgi Egyezményben szerepel a „measures”, vagyis az „intézkedés” kifejezés. Ez azt jelenti, hogy konkrét tevőleges intézkedések megtételét várja el a tengeri fuvarozótól a Hamburgi Egyezmény (pl. tengerképes hajó biztosítása, gondos árukezelés stb.), míg a 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.

VII. ÖSSZEGZÉS

A Hamburgi Egyezményben testet öltő felelősségi modell szoros rokonságot mutat a CISG-vel, melynek felelősségi jogi rendelkezésein alapul a Ptk. kontraktuális kárfelelősségi modellje is. A felelősség alakzatát tekintve ezek is objektív alapúak, s a kárfelelősség a kár objektív bekövetkezésével áll be, a bizonyítás terhét pedig a szerződészegőre telepítik. A mentesülés feltételeit azonban egyetlen generális szabályban rögzítik.

Nézetünk szerint a 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.^[36]

A fuvarozási jogviszony kockázati mezője azonban jóval összetettebb. A fuvarozás reálfolyamata sokkal több rizikót hordoz, mint az adásvételi, vállalkozási vagy megbízási ügyletek.

IRODALOM

- Eörsi Gyula (1966): *A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Földi András – Hamza Gábor (1996): *A római jog története és intézményei*. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.
- Istvánffy László (1944): *A légifuvarozásra vonatkozó nemzetközi és magyar jogszabályok*.

[36] Wellmann, 2014, 276.

Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest.

- Jobbágyi Gábor – Fazekas Judit (2007): *Kötelmi jog*. Szent István Társulat, Budapest
- Luca G Castellani – Cyril Emery (2018) (Ford.: Kovács Viktória): *A CISG Három dimenziója. Külgazdaság Jogi Melléklet*. LXII:(1-2.).
DOI: <https://doi.org/10.47630/kulg.2018.62.1-2.1>.
- Sándor Tamás – Vékás Lajos (2005): *Nemzetközi adásvétel*. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft., Budapest.
- Vörös Imre (2004): *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga II*. Krim Bt., Budapest.
- Wellmann György (szerk.) (2014): *Az új Ptk. magyarázata*. HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft., Budapest.

JOGFORRÁSOK

- 1936. évi XXVIII. törvény a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről.
- 1987. évi 20. törvényerejű rendelet az Egyesült Nemzeteknek az áruk nemzetközi adásvételi szerződéseiről szóló, Bécsben, az 1980. évi április hó 11. napján kelt Egyezménye kihirdetéséről.
- A polgári törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény.
- A polgári törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény.
- Multimodal UN Convention, 1980.
- The United Nations Conference on the Liability of Operators of Transport, 1991.
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.



*Iustitia szobra a Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kar Aulájában
(Fotó: Kasznár Katalin)*