

## A tengeri fuvarjog egységesülésének első szakasza

### *A Brüsszeli Egyezmény*

Napjainkban teljesen természetes, hogy a világkereskedelem legnagyobb része – közvetlenül vagy közvetve – tengeri áru fuvarozás útján bonyolódik; ezért rendkívül intenzív nemzetközi magánjogi joganyag rendezi a különböző nemzeti gazdaságok közötti áruáramlási folyamatokat is.

Magyarország a téma – fokozódó jelentőségével szemben – azonban nem áll a szakmai érdeklődés centrumában, ezért különösen indokolt a tengeri kereskedelem és fuvarozás szabályozási környezetében végbemenő változásokat áttekinteni.

Különösen jelentős a 2009-ben elfogadott Rotterdami Egyezmény,<sup>[1]</sup> ami sok tekintetben változásokat hozhat a tengeri fuvarjog olyan kérdéseiben is, melyek alkalmazása – az említett gazdasági körülmények okán – Magyarország számára is elkerülhetetlenek lehetnek. A folyamat megértéséhez azonban indokolt azoknak a gazdaság-, jog- és intézménytörténeti folyamatoknak az áttekintése, melyek az új szabályozás megszületéséhez vezettek. A téma jellegére tekintettel a feldolgozás módszere szükségszerűen leíró jellegű, s széles történeti áttekintésen alapul.

A modern tengeri fuvarjog évszázados folyamata három szakaszra bontható: 1. az ipari forradalom és az azt követő gazdasági, műszaki fejlődés révén életre hívott Brüsszeli Egyezmény; 2. a „konténerforradalom” és az ENSZ szakosított szervének<sup>[2]</sup> égisze alatt született ENSZ konvenciók, különös tekintettel a Hamburgi Egyezményre, valamint 3. az ezredfordulót követő „informatikai és technológiai forradalom” és a globalizáció által életre hívott egységes szabályok rendszerét jelentő Rotterdami Egyezmény.

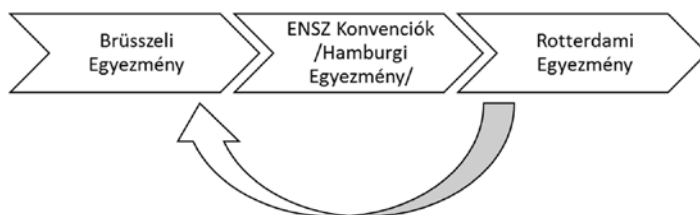
A három különböző korszak jogalkotási termékét jelentő egyezményeket, és azok egymáshoz való viszonyát azért is érdemes megvizsgálni, mert a konténerforradalom révén elterjedt „újszerű” kereskedelem,

[1] United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. The Rotterdam Rules (2008).

[2] ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága (UNCITRAL).

és az ahhoz kapcsolódó szabályozási környezet – szakítva az angolszász alapokon nyugvó Brüsszeli Egyezmény tradíciójával – új alapokra kívánta helyezni a tengeri árutovábbítás szabályozási rendszerét, különös tekintettel a fuvarozó felelősségére. A konvenciók csekély ratifikációs számából azonban arra a következtetésre juthatunk, hogy az új alapokra helyezett szabályozási struktúra nem biztosított minden fél számára elfogadható, egységes és kiszámítható körülményeket.

A 2009-ben – ugyancsak az UNCITRAL égisze alatt megalkotott és elfogadott – Rotterdami Egyezmény éppen ezt az ellentmondásos helyzetet kívánja orvosolni<sup>[3]</sup> azzal, hogy – reagálva a globalizáció kihívásaira, és felhasználva a technológia, elsősorban az informatika fejlődését – lényegében visszatér a Brüsszeli Egyezmény „bevált” struktúrájához, ami elsősorban a fuvarozó felelősségének és főkötelezettségeinek szabályozásában tükröződik.



1. diagram: A tengeri fuvarozás jogszabályi fejlődésének elemei és iránya

Jelen tanulmány a fejlődési ív első szakaszát, vagyis az ipari forradalomnak a tengeri árutovábbításra kifejtett hatását, és az annak eredményeként megszületett – a hajóselismervény formulák egyes szabályainak egységesítését célul kitűző – mai szóval – „jogharmonizációs eszközt”, a Brüsszeli Egyezményt kívánja vizsgálat tárgyává tenni.

## I. AZ IPARI FORRADALOM ÉS A TENGERHAJÓZÁS

Az ipari forradalom az addigi világ minden elemét gyökeresen megváltoztatta: a 18-19. század fordulóján kezdődő fejlődés a gyáripar – elsőként a textilipar – megszületéséhez, az iparvárosok kialakulásához, a gazdaság fokozatos bővüléséhez és a polgárosodáshoz vezetett. A folyamat az Egyesült Királyságban<sup>[4]</sup> indult,<sup>[5]</sup> majd terjedt át a kontinens és Észak-Amerika egyes régióira. Az ipari

[3] Berlingieri, 2011, 2.

[4] 1707. Anglia és Skócia egyesülése.

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

forradalom fokozatosan fejtette ki hatását: a nemzetközi kereskedelem bővülésével kialakultak a pénzpiacok, és beindult a tőkefelhalmozás is.

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

A postakocsi szolgáltatások és a postahálózat<sup>[6]</sup> továbbfejlesztése az első lépcsőfok volt, ami már ebben az időszakban lehetővé tette a menetrend szerinti, zárt kocsikkal történő postaküldemények továbbítását is, hozzájárulva a közúti közlekedési alrendszer és árutovábbítás fejlődéséhez.

A közlekedés forradalmát azonban egyértelműen a vasutakon elsőként használt géperezű vontatójármű (gőzmozdony) jelentette; majd az első vasútvonalak<sup>[7]</sup> kiépítése révén lehetővé vált újabb területek bekapcsolása a kereskedelem vérkeringésébe. Ezen túl a vasúti hálózat sűrűsödése sokkal könnyebbé tette a tengeri kikötők megközelítését is, ami hozzájárult az áru tömeges, rendszeres és szervezett továbbításának technikai-műszaki feltételeinek megteremtéséhez.

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

## 1. A vonaljáratok kialakulása és a vonalkonferenciák megszületése

A korszak egyik – a közlekedési-szállítási ipar vonatkozásában is – meghatározó újítása az első rendszeresen közlekedő gőzhajó üzembe helyezése volt,<sup>[8]</sup> melynek révén lehetővé vált az ipari tömegcikkék és alapanyagok interkontinentális szállítási rendszerben történő továbbítása.

Ez a külkereskedelmi pezsgés hívta életre a fuvarozókat monopol szervezetekbe tömörítő – új kereskedelmi szereplőként megjelenő – *liner service*-t (a vonalhajózást, illetve a vonalkonferenciákat),<sup>[9]</sup> amivel egyidejűleg a tengeri

[6] Angliában, Franciaországban és a Habsburg Birodalomban állami monopóliumban állt ez a tevékenység.

[7] A világ első közforgalmú gőzüzemű vasútvonalát Stockton és Darlington között indították 1825-ben.

[8] 1808-ban helyezték üzembe a Hudson folyón.

[9] A vonalhajózás menetrendszerű, meghatározott kikötőérintési sorrendben közlekedő tengeri hajózási forma.

árutovábbításhoz nélkülözhetetlen feladatokat ellátó szárazföldi letelepült raktározó-„kezelő” üzemek – a későbbi „terminálok” – is megjelentek. A külkereskedelmi tevékenységet folytató vállalatok befolyásos helyzetének kialakulása mellett elősegítették a biztosító társaságok fellépését is.<sup>[10]</sup>

A tengeri kereskedelmi hajózás modernizált formája tehát a tőkeigényes vonalhajózás lett, aminek elődjét a Hamburg-Amsterdam, London-Hamburg, Hamburg-Rouen vonalakon rendszeresen közlekedő járatok jelentették a 17. században. Az első igazi vonaljárat azonban 1816-ban indult New-York-Liverpool<sup>[11]</sup> közötti viszonylatban.

A tengeri kereskedelmi hajózást folytató hajóstársaságok konferencia alapú szerveződése következett tehát, amely jelentős pozícióelőnyhöz juttatta a fuvarozókat, hiszen – gazdasági és kereskedelmi igényeket is kielégítve – szinte kizárólagosan ez biztosította a rendszeres, a kirakandó áru mennyiségétől független menetrendszerinti indulást, valamint a piaci igényeknek megfelelő, kiváló minőségű hajótípust.<sup>[12]</sup>

A vonalhajózás meghonosodásával, azzal párhuzamosan – a 19. század első felében – jelentek meg az első gőzhajók; a járművek megbízhatóbbak, gyorsabbak és nagyobbak lettek, sőt a technika fejlődése révén a rakomány természetéhez igazodva speciális rendeltetésű és felszerelésű hajókat tudtak üzembe állítani.<sup>[13]</sup> A vonalhajózás jelentőségét és fokozódó intenzitását mutatják azok az adott korszakból származó adatok is, melyek szerint a 1850-es években az Egyesült Királyságban 3.397 vitorlás és 168 gőzhajó összesen 4.069 vitorlás fuvarkapacitásának felelt meg. 1890-ben – ötven évvel később – már a nemzetközileg 6.500 vitorlás és 22.400 gőzhajó 96.100 vitorlás teljesítményét tette ki, 1913-ra pedig már 1000 alá csökkent a kereskedelmi tevékenységre használt vitorlás járatok száma. Ezzel párhuzamosan a gőzhajók üzemeltetésének növekvő tendenciája az I. világháború kitörésig megmaradt.<sup>[14]</sup>

A hajók fuvar teljesítményéből következtethetünk tehát arra, hogy elterjedésük – és ezzel együtt a vonalhajózás meghonosodása – viszonylag rövid időn belül lezajlott,<sup>[15]</sup> globális térhódításuk azonban a Szuezi-csatorna 1869-es megnyitásához köthető, ugyanis ekkortól vették át egyértelműen a gőzhajók a vitorlások árutovábbító szerepét.<sup>[16]</sup>

A Csatorna megnyitása azért is különös figyelmet érdemel, mert az első hajózási monopóliumot, az Európa-Kalkutta Konferenciát 1875-ben – hat évvel a megnyitás után – hozták létre. A gőzhajók megépítése ugyanis rendkívül tőkeigényes vállalkozás volt, ezért csak a leghitelképesebb vállalkozások tudták

[10] Sweeney, 1991, 511-538.

[11] „Black Ball Line”.

[12] Szalay, 2008, 110.

[13] Tank, szén, érc, hűtőhajók.

[14] Maddison, 2006, 97.

[15] Kreskay, 1996, 20.

[16] Kirkaldy, 1914, 316.

az ezzel járó költségeket fedezni. Azok a társaságok tehát, melyek az említett feltételekkel gőzhajókat üzemeltettek, kedvezőbb fuvardíjak révén – monopol helyzet<sup>[17]</sup> kialakítására törekedve – kiszorították versenytársaikat (*outsider*) a piacról, vagy felvásárolták őket.<sup>[18]</sup>

A kereskedelmi hajózás minőségi javulásával párhuzamosan a „közlekedési-szállítási iparhoz” kapcsolódó raktározási, rakománykezelési tevékenységek modernizálása iránti igény is felerősödik; tökéletesedik a rakodás technikája, javul a kikötők és a szárazföldi kisegítő üzemek színvonala, valamint nő a személyzet szakértelme is, ami szükségképpen növeli ezen intézmények teljesítményét és az áruforgalom lebonyolításában betöltött szerepét. Ez a tendencia azzal jár, hogy az ügynökségeken, vámhivatalokon és szállítmányozókon keresztül „sok kéz nyúl az áruhoz”, mire a jogosult átveszi a rendeltetési helyen. Éppen ezért, a kereskedelmi hajózás biztonságosabbá válása, a hajók jobb műszaki felszereltsége, a navigációs feltételek tökéletesedése és a képzett személyzet a veszélyforrások csökkenését eredményezi, másfelől azonban kiszélesednek a felelősségi határok: a személyzet gondatlan magatartásának és a hajók összeütközésének lehetősége nő a nagyobb kikötőkben, egyre komplikáltabb hajógépeket üzemeltetnek, amivel újfajta – a korábbihoz képest többszörös gazdasági kihatású – rongálódási lehetőségek születnek.<sup>[19]</sup>

## 2. Felelősségkizárás vs. fuvaroztatói érdekvédelem, a *bill of lading*

A monopolhelyzetet eredményező gazdasági viszonyok révén a nagy és tőkeerős vonalhajózási társaságok kezében összpontosult a tengeri árutovábbítási alrendszer, mellyel egyúttal a fuvarozási feltételek egyoldalú meghatározására is lehetőségük kínálkozott.<sup>[20]</sup> Ennek első megjelenési formája az „*Eastern Trade Bill of Lading*” volt, ami az angol fuvarozók érdekeit védő hajóselismervény formula-ként került rögzítésre 1871-ben.<sup>[21]</sup>

A *bill of lading*<sup>[22]</sup> (már az ipari forradalom időszakában is) a vonalkonferenciák legszélesebb körben használt fuvarokmánya volt, melynek jelentőségét a fuvarozás feltételeinek rögzítése adja. Kezdetben szokásjogi úton fejlődött, a 18-19. században végbemenő technikai-műszaki fejlesztések révén azonban

[17] Gazdasági vagy hatalmi szempontból kizárólagos jogokat és lehetőségeket biztosító helyzet.

[18] Majtényi, 1986.

[19] Kreskay, 1996, 20.

[20] Szalay, 2008, 116–117.

[21] A legelső, fennmaradt hajóselismervény (*bill of lading*) 1538-ból származik, ami nem több egyszerű átvételi elismervénynél; az 1700-as évekre azonban már értékpapír funkciót is betöltött, de a felelősségkizáró záradékok még hiányoztak belőle. (Kreskay, 1996.)

[22] A magyar jogi és kereskedelmi nyelvben az *bill of lading* megjelölésére többek között a hajóraklevél, a tengeri fuvarlevél, a fuvarkötvény és a tengeri rakjegy kifejezéseket is használják. Német nyelvterületen a *Konossement*, francia nyelvterületen pedig a *connaissance* elnevezést használják.

a kereskedelmi visszaélések, és az egyoldalúan érvényesülő szerződési „szabadság” megfékezése céljából szükségessé vált a fuvarozási szerződés tartalmi elemeinek egységes szabályokkal való rendezése.

A gazdaságilag domináns helyzet révén ugyanis olyan hierarchikus pozícióba kerültek a fuvarozók az árutulajdonosokkal szemben, melyben egyoldalúan, korlátozás nélkül szabhatták meg áraikat; de a fuvarozás egyéb feltételeit is a fuvaroztatók kockázatára és kárára állapíthatták meg. A legtöbb társaság természetesen ki is használta ezt a – számukra igen kedvező – lehetőséget, és igyekeztek olyan szerződéses feltételeket alkalmazni, melyekkel kizárták, vagy legalábbis csökkentették a fuvaroztató sikeres kártérítési igényérvényesítésének lehetőségét. Ez az anomália tendenciaszerűen növekedett, amely egyúttal – a fuvaroztatói érdekek figyelmen kívül hagyása okán – a konferencia alapú szerződés kritikáját is magával vonta.<sup>[23]</sup>

Ez a jelenség a konkrét árutovábbítási szerződés viszonylatában úgy realizálódott, hogy a fuvarozó nem garantálta előre meghatározott hajóval a fuvarteljesítményt, hanem különböző helyettesítési, eltérési, átrakási záradékokkal kívánta kizárni vagy csökkenteni a felelősséget, sőt a közlekedés fejlődése következtében előállt veszélylehetőségeket is igyekeztek a rakománytulajdonosokra (fuvaroztató) hárítani. Ennek eredményeként a gyakorlatban elterjedtek az olyan felelősségkizáró klauzulák, melyek a hajó személyzetének károkozása, a géphibák és a hanyag rakománykezelés következtében előálló károk vonatkozásában is kizárták a felelősséget, sőt a fuvarozók sok esetben már az általuk végzett be- és kirakodásért sem vállaltak felelősséget. Ez a folyamat sablonszerű, uniformizált tömegszerződéssé változtatta<sup>[24]</sup> a tengeri fuvarozási szerződést, ami egyértelműen a fuvarozó vonaltársaságok érdekeinek kedvezett.

Természetes tehát, hogy a sokkal szervezetlenebb keretek között tevékenykedő fuvaroztatók ellenállását váltotta ki ez a fajta, a fuvarozók részére erős gazdasági pozíciót biztosító konferencia alapú szerveződés, hiszen az egyoldalú kikötések révén az ő kockázatokra és kárukra történt a feltételek meghatározása. Ezzel szinte odáig jutottak, hogy a „*Steamer not responsible for anything*”<sup>[25]</sup> klauzulát is kiköthették volna.

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

Ez a mozgalom a nemzetközi kereskedelmi környezet fejlődésének is újabb lendületet adott, hiszen a biztosítás elterjedése révén új kereskedő típusok, bizonymányosok, szállítmányozók, és az áru teljes körű védelmét célzó modern biztosító társaságok jelentek meg. Ennek szervezeti alapjait elsőként az 1855-ben felállított Shipowners' Mutual Society, majd a fokozottabb védelmet biztosító vállalat,

[23] Majtényi, 1986, 45–46.

[24] Kreskay, 1996, 22.

[25] A fuvarozó nem felelős semmiért.

a Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (1874) megalapításával teremtették meg.<sup>[26]</sup> Ez a folyamat szükség szerint intenzívebbé, de komplikáltabbá is tette a klasszikus fuvarjogi jogviszonyt; a biztosítók szerepének fontosságát jól illusztrálja az első – korábban már hivatkozott – állandó hajóselismervény formula kimunkálásában betöltött jelentős szerepük is.

### 3. Az Amerikai Egyesült Államok és a kereskedelmi hajózás fejlődése

A tengeri kereskedelmi hajózás történetében jelentős szerepet játszott az Amerikai Egyesült Államok, mely az 1800-as évek gazdasági fejlődése révén komoly nemzetközi szereplővé kezdett válni, majd a 19-20. század fordulójára már az első helyet foglalta el a világ ipari termelésében.<sup>[27]</sup>

Az Egyesült Államok tengerhajózásban betöltött – és a brit érdekeltségű vonalkonferenciákra is hatást gyakorló – szerepe a nagyméretű vállalatok megszervezésének politikájával kezdődött. Ennek első lépcsőfokát az International Mercantile Co. óriásvállalat megalapítása jelentette, melynek célja a tengeri kereskedelem egyfajta kisajátítása,<sup>[28]</sup> valamint külkereskedelmi politikája révén a kevésbé fejlett államok feletti befolyás megszerzése volt. A nagyvállalat természetesen komoly konkurenciát jelentett az angol hajóstársaságok számára, ami – a szabad verseny kialakulása és a brit monopólium enyhülése helyett – azzal az eredménnyel járt, hogy az új, közös nagyvállalatok révén a 20. század elejére gyakorlatilag nem létezett olyan angol érdekszférában működő vonalkonferencia, mely nem korábbi kisebb társaságok egybeolvadásával jött volna létre;<sup>[29]</sup> sőt a verseny fokozása céljából további kereskedelmi forgalmú hajókat kezdtek építeni és üzembe állítani.<sup>[30]</sup>

Az említetteken túl a gazdasági verseny éleződését jelentette az egyre népszerűbb tramphajózási forma (szabadhajózás)<sup>[31]</sup> újbóli megerősödése is, ami – kihasználva a konferenciarendszer kötöttségeit és nehézkességét – sokkal kedvezőbb és rugalmasabb fuvarozási feltételeket kínált a fuvaroztatók számára, és a kevésbé jelentős tengeri útvonalakon, s a kevésbé forgalmas kikötők között is fuvaroztak.<sup>[32]</sup>

[26] Sweeney, 1991, 511–538.

[27] Cameron, 1994, 277.

[28] A vállalat megalapításában az America Line, Red Star Line, Atlantic Transport Line, White Star Line, Leyland Line vett részt, majd később a Dominion Line is beolvadt.

[29] Kirkaldy, 1914.

[30] A brit kormány jelentős állami hitelt és támogatást nyújtott a Cunard Line hajóstársaság részére óceánjáró hajók (Luisitania, Mauritania) megépítésére.

[31] A tramp hajók nem előre meghatározott útvonalon közlekednek, hanem ott vesznek fel árut, ahol a legkedvezőbb fuvardíj mellett megfelelő rakományt kapnak. Általában hajóbérleti szerződéssel (*charter party*) történik a fuvarozás.

[32] Sturley – Fujita – Ziel, 2010, 24.

Ennek természetesen kedvezőtlen hatása volt a *liner* járatok üzemeltetőire, hiszen a fuvarozandó áru mennyisége nem emelkedett olyan mértékben, amivel gazdaságosan ki tudták volna tölteni a gőzhajók raktereit, a szabadhajózási forma azonban sokkal könnyebben tudott alkalmazkodni az akkori fuvarpiaci helyzethez.<sup>[33]</sup>

Az említett jelenségek oda vezettek, hogy a szereplők belátták – most már mindkét oldalon – a piaci magatartás valamilyen szintű szabályozásának szükségességét, s amelynek megteremtésére érdekvédelmi és szabályozási funkciójú szervezeteket hoztak létre.

## II. A TENGERI FUVARJOG EGYSÉGESÍTÉSÉNEK ELSŐ SZAKASZA

### 1. Az egységesítés szervezeti alapjai

A fuvarozói és fuvaroztatói érdekvédelem kiegyensúlyozásában jelentős szerepet töltött be a Nemzetközi Jogi Egyesület (ILA) Tengerjogi Bizottsága (CMI) elődjeként ismert *Association for the Reform and Codification of the Law of Nations* jogegységesítő tevékenysége. A szervezet megfogalmazott célja ugyanis – a kereskedelem zökkenőmentességének biztosítása céljából – a hajóselismervény feltételek állandó kereteinek kialakítása volt, s amely eredményeként megalkották a – korábban már említett – „*Eastern Trade Bill of Lading*”-et, ami a fuvarozó és az export-import vállalatok fuvarozási feltételekben való megállapodását tartalmazta.

A formula 1871-es megszületése azonban nem oldott meg minden, a fuvarozók és fuvaroztatók között fennálló feszültséget, már csak azért sem, mert a fokozatosan globálissá váló piac – a versenyhelyzet intenzitása és az óriásvállalatok megalapítása révén – újabb kihívások elé állította a külkereskedelmi célú hajózást. Ez mozgalmat indított el a nemzetközi fuvarjog, ezen belül is a tengeri fuvarjog egységesítése iránt, melynek szervezeti alapjait az 1873-ban megalapított Nemzetközi Jogi Egyesület (ILA) Tengerjogi Bizottsága (CMI) és a 1920-ban felállított Birodalmi Hajózási Bizottság (ISC) jelentette.<sup>[34]</sup>

Az ILA elsőként 1882-ben Liverpoolban foglalkozott a hajóselismervényekre vonatkozó egységes szabályok kialakításának kérdésével. A konferencia célja egy olyan modell felállítása volt, amely a kiköthető felelősségek korlátozása – 100 pound/csomag – révén a fuvaroztatói érdekeknek is kedvez. Sőt, a fuvarozó felelősségének kizárására egy hosszú listát is felállított azokkal a körülményekkel, amelyért a hajós nem tartozik felelősséggel az áru elvesztése/megsérülése esetén.<sup>[35]</sup>

[33] Majtényi, 1986, 45.

[34] Sturley, 1991.

[35] Sweeney, 1991, 511–538.



Három évvel később, 1885-ben az antwerpeni, majd az 1888. évi brüsszeli tengerjogi kongresszus tette vizsgálat tárgyává az egységesítés iránti igény kérdését; valamint a harmonizált szabályok nemzetközi egyezmény keretében történő szabályozásának gondolata is felmerült.<sup>[36]</sup>

Az egységes szabályok megszületéséhez lendületet adott az ISC azon munkája is, ami a Nagy-Britannia és a gyarmatain alkalmazott fuvarozási gyakorlat vizsgálatára és elemzésére fókuszált.<sup>[37]</sup> A Bizottság az 1900-as évekre kialakult kereskedelmi gyakorlat alapján – az akadálymentes kereskedelmi forgalom biztosítása érdekében – szükségesnek ítélte az egységes szabályozás kialakítását, ami a fuvarozók és fuvaroztatók között fennálló érdekellentétek – jogi és egyéb viták, nézeteltérések – elkerülését is szolgálja. A jogalkotási kísérletek azonban egy ideig még eredménytelenek maradtak Európában.

## 2. A Harter Act

A kontinentális jogfejlesztésre vonatkozó tárgyalások ideje alatt viszont lényeges előrelépés történt az Amerikai Egyesült Államok (USA) tengeri kereskedelmi joggyakorlatában és szabályrendszerében is. Az árutulajdonosoknak a fuvarozókkal szemben kialakult alárendeltségi helyzete ugyanis a Kongresszus véleménye szerint tarthatatlanná vált, ezért – a New York-i Kereskedelmi Kamara kezdeményezésére (1884) – felmerült a tengeri árutovábbításra, ezen belül a hajóselismervényekre vonatkozó kereskedelmi gyakorlat egységes, törvényi szintű rendezésének igénye. A kezdeményezést az is segítette, hogy az amerikai bíróságok esetjogában érvénytelennek – jó erkölcsbe ütközőnek – ítélték a hajóselismervények felelősségkorlátozó- és kizáró záradékait.<sup>[38]</sup>

A „jogalkotási forradalom” eredményeként 1893-ban fogadták el az első olyan jogforrást (Harter Act), ami törvényi szinten rendezte az áru elveszéséért/károsodásáért fennálló kockázatosztásra vonatkozó jogi relevanciájú kérdések egy részét.<sup>[39]</sup>

A törvény az amerikai és a külföldi tulajdonban – de az USA-ba vagy az USA-ból szállító – kereskedelmi forgalmú hajókra egyaránt vonatkozott azzal, hogy tilos olyan felelősségkizáró klauzulát alkalmazni a hajóselismervényben, melynek révén lehetőség kínálkozik a fuvarozó (hajótulajdonos), ügynöke, képviselője, illetve a hajóparancsnok hanyagságából (gondatlanságából), hibájából vagy mulasztásából eredő kockázatvállalás alóli mentességre.<sup>[40]</sup> Ugyanakkor

[36] Sturley – Fujita – Ziel, 2010, 9.

[37] Angelo – Faria, 2009, 288–289. (Elérhető: <http://www.tilj.org/content/journal/44/num3/Faria277.pdf>.)

[38] Kreskay, 1996, 26.

[39] Angelo – Faria, 2009, 288–289.

[40] The United States Harter Act, 1. §.

- kompromisszumot teremtve - mentesülhetett a felelősség alól, ha megfelelő gondossággal járt el a hajó hajózásra alkalmas állapotba helyezésével kapcsolatban (*seaworthy*), vagy a károk navigációs hibából („*nautical fault*”),<sup>[41]</sup> tengeri veszélyekből, esetleg *vis maior*ból származtak.<sup>[42]</sup> E feltételek mellett a Harter Act kötelezte a hajótulajdonost *bill of lading* vagy más hajózási dokumentum kiállítására<sup>[43]</sup> is.

Az amerikai törvény hatására Kanadában, Ausztráliában és Új-Zélandon is a Harter Acthez hasonló törvényeket fogadtak el; így a nyugat- és észak-európai államok (Franciaország, Hollandia, Norvégia és Svédország) is e tekintetben az angolszász (brit) jogi kultúrához és bírói gyakorlathoz közelítettek.<sup>[44]</sup> Az Egyesült Királyságban például 1884-ben fogadták el azt a tengeri árutovábbításra vonatkozó törvényt,<sup>[45]</sup> amely 8 L/úrtonna egységben korlátozta a fuvarozó felelősségét, azaz lehetővé tette a felelősségkorlátozó klauzula kikötését a hajóselismervényben.<sup>[46]</sup>

Az amerikai törvény jelentőségét hangsúlyozza az is, hogy a német joggyakorlat - a tengeri fuvarozási szerződések vonatkozásában korábban alkalmazott vétkességi felelősséget<sup>[47]</sup> felváltva - 1912-ben áttért a Harter Act alapelveit tükröző egységes hajóselismervény formula alkalmazására, amit az I. világháború kitörését megelőzően a franciák is átvettek (1914-ben).<sup>[48]</sup>

### 3. A Brüsszeli Egyezményhez vezető út

Az I. világháború és az azt követő válság természetesen hátrányosan érintette a közlekedési-szállítási ipart és a nemzetközi áruforgalmat is, ami azzal az eredménnyel járt, hogy - a fokozódó érdekellentétek miatt - egyre sürgetőbb politikai kérdés lett a tengeri fuvarozás jogi kereteinek megteremtése, majd egységesítése.

Ez a tendencia is az amerikai törvény megoldási elterjedésének kedvezett, ugyanis egyre több államban fogalmazták meg a fuvarozó felelősségének - a Harter Act mintáján alapuló<sup>[49]</sup> - egységes szabályokkal való rendezésének igényét.

Ennek hatására az ISC foglalkozott elsőként a szabályozás mikéntjével, megfogalmazva azt, hogy a fuvarozók és fuvaroztatók között fennálló feszültségek megszüntetése, és a kereskedelem folyamatosságának biztosítása érdekében

[41] Sieveking, 1906, 25-39.

[42] The United States Harter Act, 3. §.

[43] The United States Harter Act, 2. §.

[44] Sturley, 1991.

[45] Merchant Shipping Act.

[46] Ezt a gyakorlatot a 20. század elejétől előszeretettel alkalmazták a fuvarozók, amellyel gyakorlatilag teljesen mentesítették magukat a törvényben foglalt navigációs hibákból eredő károk alól, valamint saját hanyagságukért sem vállaltak felelősséget.

[47] Az 1897. évi HGB 606. §-a vétkes felelősséget vezet be a tengeri fuvarozási szerződésnél.

[48] Frederick, 1991, 81-117.

[49] Sturley, 2009, 5.

egységes, „globális” törvényi szintű szabályozásra van szükség. A kezdeményezéssel a CMI is egyetértett, s hangsúlyozta a Harter Act alapjain álló, nemzetközi szintű reguláció igényét, majd a tervezet kidolgozására albizottságokat állítottak fel; 1921-ben pedig már az érdekegyeztető tárgyalások is megkezdődtek Hágában.<sup>[50]</sup>

A Hágai Konferencia sorra vette azokat a fuvarozói és fuvaroztatói érdekeket, melyeket egy egységes nemzetközi szabályozás kidolgozása során szükséges egymáshoz közelíteni. Bár az egyezség csak nehezen született meg, az ülés végül mégis azzal zárult, hogy a hajótulajdonosok elfogadták a – fuvaroztatói érdekeknek kedvező – felelősségkorlátozásra vonatkozó egységes szabályok kidolgozását. 1921-ben a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara elé került a tervezet, majd a CMI antwerpeni konferenciája és a londoni nemzetközi hajózási konferencia is tárgyalta a javaslatot, ahol végülis megfogalmazták a törvényi szabályozás szükségességének konkrét igényét.<sup>[51]</sup>

1922-ben véglegesítették a tervezetet, melyet Hágai Egyezmény<sup>[52]</sup> néven – az első konferencia helyszíne után – egy sokoldalú diplomáciai tárgyaláson fogadtak el, majd 1924. augusztus 25-én írták alá Brüsszelben. A több évszázados gazdasági, történelmi és politikai vonásokat is tükröző, elsősorban az angolszász jogi kultúrára és bírói gyakorlatra épülő egyezmény 1931. július 2-án lépett hatályba.

A jogszabály nemcsak az első törvényi szintű nemzetközi jogforrási léte miatt érdemel különös figyelmet, hanem annak okán is, hogy egységes szabályokat fektet le a hajóselismervény kibocsátására, valamint meghatározza a hajótulajdonos kötelezettségeit a hajó tengerképességével és az áru gondos kezelésével, azaz rakományképességével kapcsolatban, valamint a küldemény elveszése/megsérülése miatt keletkezett károkra vonatkozó felelősségét.

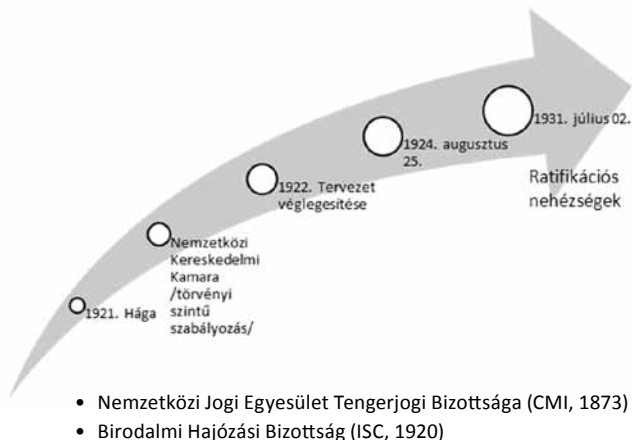
A Brüsszeli Egyezmény sikerét mutatja, hogy az elfogadásától számított 10 év leforgása alatt a külkereskedelem tengeri szakaszában közvetlenül érintett államok zöme valamilyen módon ratifikálta vagy alkalmazta az egyezményt.<sup>[53]</sup> Magyarország szintén aláíró (alapító tagja) volt a konvenciónak, melyet „A hajóselismervényekre vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló 1931. évi IV. törvény (Brüsszeli Egyezmény)” vezetett be a magyar jogrendszerbe.

[50] Angelo – Faria, 2009), 288–289.

[51] Sweeney, 1991, 511–538.

[52] Hague Rules (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading).

[53] Angelo – Faria, 2009, 288–289.



2. diagram: A Brüsszeli Egyezmény megszületéséhez vezető út

#### 4. A Brüsszeli Egyezmény ratifikációs nehézségei

A Brüsszeli Egyezmény megszületése óriási előrelépést jelentett a tengeri árutovábbítási alrendszer szabályozásában: az első olyan szabályozási eszköz volt ugyanis, mely a fuvaroztatók érdekeit is szem előtt tartva egyensúlyi állapotot kívánt megvalósítani a hajóselismervényre vonatkozó joggyakorlatban.

A rendelkezésekkel kapcsolatos első nehézségek és nézeteltérések azonban már a ratifikáció során felmerültek, mert a különböző államok különböző formákban, illetve fenntartásokkal emelték át jogrendszerükbe az Egyezmény szövegét, ami így soha nem vált általánosan elfogadottá.

Az Egyezményt ratifikáló tagállamok döntő többsége szó szerint<sup>[54]</sup> vagy csak kisebb, lényegtelen eltérésekkel<sup>[55]</sup> vette át a szöveget.<sup>[56]</sup> Más országok<sup>[57]</sup> viszont csupán a szabályzat tartalmát, lényegi mondanivalóját emelték át jogrendszerükbe, amivel távol kerültek a Brüsszeli Egyezmény eredeti szövegétől. Ezen túl a dél-amerikai államokban egyáltalán nem vált általánosan elfogadottá az egyezmény, de a fejlődő országok nagy része sem fogadta el.<sup>[58]</sup>

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

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

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

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

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

Az alkalmazás sokszínűségének döntő oka – a diplomáciai konferencián való elfogadás ellenére – egyrészt a befolyást gyakorló angolszász jogi kultúra és a kontinentálistól eltérő joggyakorlat lehet, a másik oka pedig az egyes szabályok szövegének államonként eltérő értelmezéséből fakadhat, melynek révén inkább egy többé-kevésbé egységes hajóselismervény formuláról beszélhetünk, mintsem valóban érvényesülő nemzetközi egyezményről.<sup>[59]</sup>

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

Azokban az államokban,<sup>[60]</sup> ahol a már létező, azonos, vagy hasonló tárgyú jogi szabályozás is hatályban maradt, kettős rendszer jött létre a jogalkalmazásban. Ez az ún. duális rendszer nem szerencsés megoldás, mert gyakorlatilag két egymástól függetlenül létező jogszabály lényegében azonos életviszonyokat regulál, ami amellet, hogy megnehezíti a Brüsszeli Egyezménynek az adott jogrendszerbe való beépülését, elősegíti – a „másik” jog alkalmazása révén – a fuvarozó felelőségének kollíziós úton való kijátszását.<sup>[61]</sup>

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

Magyarország jogrendszerébe – a már említett – 1931. évi VI. törvény emelte be a Brüsszeli Egyezményt.

## 5. A Paramount záradék

A Brüsszeli Egyezmény alkalmazása és a Paramount záradék<sup>[62]</sup> között szoros kapcsolat áll fenn annak okán, hogy az Egyezmény alkalmazása, értelmezése, valamint legjelentősebb szabályainak egységesítése vonatkozásában nem alakult ki egységes álláspont és jogalkalmazás a Hágai Szabályzatot elfogadó államok között, így sok esetben csak a záradék segítségével tudták biztosítani annak alkalmazását.

[59] Kreskay, 1996, 49.

[60] Anglia, Franciaország, USA.

[61] Kreskay, 1996, 52.

[62] „Legfőbb” = elsőbbségi záradék.

Az Egyesült Királyság állított fel elsőként törvényi követelményt arra vonatkozóan, hogy kötelező a paramount kikötés felvétele a szerződésbe. Ez a rendelkezés az Egyezmény alkalmazási körének bővítése mellett a 10. cikk hiányosságait kívánta pótolni. E szerint ugyanis csak a részes államokban (a törvényhozó szuverenitása alatt álló területen) kiállított hajóselismervényre lehet alkalmazni az Egyezményt, ha viszont a fuvarozó és a fuvaroztató közötti jogvita a kiállítási hely országán kívül folyik – ahová az Egyezmény területi hatálya már nem terjed ki –, nem alkalmazható. Az angolok úgy próbáltak javítani ezen a helyzeten, hogy más államok számára is észrevehető módon rátették az Egyezmény pecsétjét a kimenő hajóselismervényekre abban bízva, hogy így alkalmazni fogják a Hágai Szabályzatot.<sup>[63]</sup> A helyzet addig fokozódott – természetesen a bírói gyakorlat megerősítése révén –, hogy jogellenesnek és érvénytelennek tekintették azt a hajóselismervényt, amely nem tartalmazta a záradékot.<sup>[64]</sup>

A Paramount záradék más megközelítését adja az a szerződési szabadság elvéből fakadó nézet, ami szerint a tengeri fuvarozási szerződés résztvevői megegyezhettek abban, hogy meghatározott állam hágai törvényét tekintik irányadónak a hajóselismervényre, de annak sincs akadálya, hogy szerződésükre kötelező jelleggel írják elő az Egyezményt.

A záradékról elmondható tehát, hogy „segédeszközként”, utalásként szolgál a 10. cikk alkalmazása következtében előállt vitás helyzetekre, amely az ún. „aranyzáradék egyezmény”<sup>[65]</sup> 1950. augusztus 1-jei hatályba lépésével el is veszítette jelentőségét. Az „aranyzáradék” egyezmény aláírói ugyanis arra kötelezték magukat, hogy nem alkalmaznak olyan kikötéseket a *bill of ladingre* vonatkozóan, amely kizárja az angol joghatóságot, vagy külföldi választott bíróság elé utalja a fuvarozási szerződésből eredő jogvitát, és akkor is érvényesítik az egyezményben megállapított felelősségkorlátozási összeghatárokat, ha egy más, különben irányadó hágai törvény szerint kisebb terjedelmű lenne a felelősség.<sup>[66]</sup>

## 6. A Hague Rules-től a Hague-Visby-Rules-ig

A Hágai Szabályok hatálybalépését követően hamarosan jelentkező – ratifikációs nehézségekből is eredő – problémák rávilágítottak arra, hogy felülvizsgálatra lesz szükség.

[63] Kreskay, 1996, 366.

[64] A gyakorlatot Belgiumban is átvették, de kötelező ereje nem volt (Angliában sem).

[65] Az egyezmény lényegében a fuvarozók és fuvaroztatók között létesített speciális kartell-megállapodás.

[66] Kreskay, 1996, 373.

Az első problémák a fuvarozó felelőssége tartamának<sup>[67]</sup> meghatározásából fakadtak, melyet nem szabályozott elég körültekintően az Egyezmény, mert csak a berakodás és a kirakodás között fennálló fuvarozói felelősségre vonatkozik,<sup>[68]</sup> ami felveti az átvétel (ami megelőzi a berakást) és a berakodás, valamint a kirakodás és a kiszolgáltatás közötti időtartamra vonatkozó kérdések problémáját.

Az Egyezményt bírálták azért is, mert nem vonatkozott az élőállatok és a fedélzeti rakomány szállítására, sőt az Egyezmény alkalmazásával kapcsolatos problémákat tovább fokozta az a tény is, hogy a megszülető angolszász bírói ítéletek jelentős részben módosították az egyes rendelkezések jelentését.<sup>[69]</sup>

Az alkalmazásbeli és ratifikációs nehézségekből adódóan, mivel a kívánt nemzetközi egyensúlyt nem sikerült megteremteni, sőt további jogvitákra került sor, elkerülhetetlenné vált az Egyezmény fokozatos revíziója. Erre több lépcsőben került sor, mely végülis Visby Protocol-ban (Visby Protokoll)<sup>[70]</sup> (1968) és az azt követő Brussels Protocol-ban (Brüsszeli Protokoll)<sup>[71]</sup> (1979) realizálódott.

## 7. A korrekció gazdasági alapjai

A kiegészítő jegyzőkönyvek megszületésének – az említett okok mellett – természetesen a világgazdasági változások is mozgatórugói voltak. A II. világháborút követő ipari, technikai és műszaki fejlődés ugyanis újabb lendületet adott a tengeri kereskedelmi hajózásnak.<sup>[72]</sup> A folyamat egyik legnagyobb eredménye – az ipari forradalom meghatározó termékét, a gőzhajót felváltó – dízelmotorral felszerelt hajók üzembe állítása volt.<sup>[73]</sup> A másik jelentős fordulópont pedig az 1960-as években lezajlott – a tengeri kereskedelmi hajózás vonatkozásában is paradigmaváltást hozó – „konténerforradalom” volt.<sup>[74]</sup>

A 20. század első felében jelentek meg a dízelmotorral működtetett hajók, melyek gazdaságosabb üzemeltetésük, nagyobb rakodóterük és gyorsaságuk révén fokozatosan váltották fel a kisebb teljesítményű gőzhajókat.<sup>[75]</sup> A hajók nagyobb teljesítménye és gyorsasága révén a nyíltvízi szállítás ideje jelentősen lerövidült, amihez képest a szárazföldi tevékenységek ellátására létrejött rakodóüzemek technikai-műszaki felszereltsége már nem volt elég fejlett, ezért a kereskedelmi hajók ki- és berakodása rendkívül időigényesnek bizonyult.

[67] „*Period of responsibility*”.

[68] Szalay, 1991, 36.

[69] Majtényi, 1986, 68.

[70] Visby Rules-nak is nevezik.

[71] SDR Protokollnak is nevezik.

[72] Berlingieri, 2011, 4.

[73] Angelo – Faria, 2009, 288–289.

[74] Uo.

[75] Az OECD adatai szerint, míg a század közepén még gőzhajókat alkalmaztak többségben, két évtizeddel később már a kereskedelmi flottákat is belső égésű motorokkal üzemeltették.

Ezt tovább fokozta az a tény is, hogy az egyre változatosabb áruféleséget más és más csomagolási „egységekben” szállították.<sup>[76]</sup>

A tengeri árutovábbítás technikai-műszaki fejlődésében az 1960-as évek tehát mérföldkőnek számítanak,<sup>[77]</sup> a konténerek által nyújtott gazdaságossági-kereskedelmi előnyök révén ugyanis az áruszállítás e formája rohamos gyorsasággal hódította meg a tengeri kereskedelmi világot („konténerforradalom”), majd az egyik leggyorsabban előretörő üzletággá nőtte ki magát, melynek révén a 20. század külkereskedelmének egyik húzóerejévé vált.<sup>[78]</sup>

A Brüsszeli Egyezményt is érintő fő gazdasági probléma pedig az volt, hogy a 100 font sterlingben megállapított kártérítési határérték nem követte az árfolyamváltozásokat, sőt azok az országok, amelyek a Konvenció eredeti limitértékét saját valutájukban határozták meg, nem igazították ezen értékeket a valutaárfolyam ingadozásához.<sup>[79]</sup>

## 8. Visby Protokoll (Visby Protocol)

A fent kifejtett – jogvitákra okot adó – problémák elegendőnek bizonyultak ahhoz, hogy a CMI ismét napirendjére tűzze a Brüsszeli Egyezményt, és elkezdjen dolgozni a Szabályok modernizálásán, szükség szerinti ésszerűsítésén. A CMI javaslata szerint néhány ponton alapvető változtatásokat kellett volna véghezvinni, amit azonban nagy ellenállás övezett. A Hágai Szabályt kiegészítő Protokoll ezért alapjaiban mégsem változtatott az Egyezményen, csupán 3.,<sup>[80]</sup> 4.,<sup>[81]</sup> 9.<sup>[82]</sup> és 10.<sup>[83]</sup> cikkét revideálta.<sup>[84]</sup>

A Visby Szabályok néven elfogadott<sup>[85]</sup> Protokoll egyik jelentős – egyben jövőbeni változtatásokra is alapot adó – eredménye a felelősségkorlátozó klauzula új megállapítása volt: a fuvarozó csomagonkénti/egységenkénti felelősségét 10 000

[76] Papír-, fém- és fadobozokban, bálákban, rekeszekben.

[77] A kereskedelem intenzitását mutatja az 1950 és 1956 közötti kereskedelmi növekedés is, ami szerint 550 millió tonnáról 910 millió tonnára emelkedett az áruforgalom. Ez azzal az eredménnyel is járt, hogy az árumennyiség hirtelen növekedése és a lassú szállítás révén torlódások keletkeztek a kikötőkben. Ezt a problémát az 1956-ban üzembe helyezett első konténerszállító hajóval próbálták megoldani, mellyel egy időben – a korábbihoz képes sokkal nagyobb mennyiségű áru (védezt) szállítását lehetővé tevő – konténerek (egységes méretű fém tartályok) is megjelentek, sőt az újszerű megoldással a ki- és berakodás technikája is felgyorsult. (Cudahy, 2006.)

[78] Bernhofen – El-Sahli – Kneller, 2013.

[79] Cameron, 1994, 340.

[80] A fuvarozó főkötelezettségei.

[81] Felelősségkorlátozás, kimentés.

[82] Pénzegység meghatározása.

[83] A szerződő államok bármelyikében kiállított minden hajóselismervényre alkalmazást nyerne az Egyezmény rendelkezései.

[84] Angelo – Faria, 2009, 288–289.

[85] 1963 júniusában ugyanis Stockholm Visby nevű külvárosában tartották a nemzetközi konferenciát, amely a Hágai Szabályokat több helyen is módosította.



arany frankban határozta meg, ha a feladó nem tett értékevallást<sup>[86]</sup> a hajóselismervényen. Ezen túl lényegi változást eredményezett a szabályzat alkalmazási<sup>[87]</sup> körét illetően, valamint a felelősségkorlátozásra való jogosultság elvesztésének esetkörét<sup>[88]</sup> is beemelte a szabályok közé.

## 9. A Brüsszeli Protokoll (Brussels Protocol)

A kereskedelmi tengerészeti jog tárgyában megtartott diplomáciai konferencián elfogadott módosító jegyzőkönyv – szakítva a Brüsszeli Egyezmény és az első kiegészítő Protokoll kártérítési limitérték frankban történő meghatározásával – a fuvarozó felelősségének határértékét SDR-ben (2 SDR) határozta meg.<sup>[89]</sup>

A Visby Rules-val és a Brüsszeli Protokollal módosított Hágai Szabályokat egységes szerkezetbe foglalva Hague-Visby Szabályok<sup>[90]</sup> elnevezéssel illetik.

## III. A BRÜSSZELI EGYEZMÉNY SZERKEZETE

Az Egyezmény első szerkezeti egysége<sup>[91]</sup> azokat az értelmező rendelkezéseket tartalmazza, melyek a gyakorlati alkalmazás során és jogértelmezési viták közben is gyakran felmerülnek.

A szabályzat pontos definíciót ad a fuvarozó, a fuvarozási szerződés, az áru és az áruszállítás (fuvarozás) meghatározására.

Az egyezmény elfogadásának idején<sup>[92]</sup> fennállt tengeri kereskedelmi gyakorlat szerint a hajóba berakodott árut csak a rendeltetési kikötőben rakodták ki,<sup>[93]</sup> ezért az egyezmény értelmében az a hajótulajdonos és az a hajóbérlő minősül fuvarozónak (*carrier*), aki a feladóval (*shipper*) megkötö a fuvarozási szerződést (*contract of carriage*).

A konvenció a *bill of ladinget* tekinti a szerződés alapjának, ezért csak a hajóselismervénnyel vagy más hasonló<sup>[94]</sup> okmánnyal kötött szerződés minősül fuvarozási szerződésnek. A „hajóbérlési szerződés” (*charter party*) alapján kiállított *bill of ladinggel* végzett fuvarozási szerződésekre pedig attól az időponttól

[86] Ha a feladó a berakás előtt meghatározza az áru értékét (értékevallást tesz), és ezt rávezetik a *bill of ladingra*, akkor ennek mértékéig terjed a hajós felelőssége.

[87] Hague-Visby Rules Article, 10.

[88] Hague-Visby Rules Article, 4.

[89] Hoekes, 2010, 24.

[90] Hague-Visby Rules.

[91] 1. cikk.

[92] Az 1900-as évek első felében.

[93] Az áruszállítás jelzi az árunak a hajó fedélzetére rakástól a kirakásukig eltelt időt. (1. cikk, e) pont.)

[94] Árunak tengeren való szállítására jogcímmel szolgáló okmány.

vonatkozik a Brüsszeli Egyezmény, amelytől a *bill of lading* és nem a hajóbérelti szerződés szabályozza a fuvarozó és a hajóselismervény birtokosa közötti jogviszonyt.

Az Egyezmény árunak, pontosabban „javaknak” (*goods*) nevez minden, a hajón szállított tárgyat, melyet fuvarozási szerződéssel szállítanak a felhasználás helyére. A szabályok hatálya azonban nem terjed ki az élőállat szállításra, valamint az olyan rakományra sem, melyet – a fuvarozási szerződés rendelkezései szerint – a hajó fedélzetén kell szállítani.

## 1. A fuvarozó főkötelezettségei

A Brüsszeli Egyezmény legjelentősebb újítást tartalmazó – és talán legösszetettebb (legfontosabb) – szerkezeti egysége a fuvarozó főkötelezettségeire és felelősségére vonatkozó rendelkezéseket tartalmazza. A jogszabály itt határozza meg a fuvarozónak a – hajó tengerképességgel és a rakományképességgel kapcsolatos – kötelezettségeit; rögzíti a fuvarozó felelősségének mértékét, valamint a felelősség alóli mentességet biztosító klauzulákat.<sup>[95]</sup>

### a) Tengerképesség

A fuvarozó alapvető kötelezettsége, hogy a tengeri út megkezdése előtt rendes gondossággal<sup>[96]</sup> járjon el, azaz biztosítsa a hajó tengerképességét már a fuvarozás megkezdése előtt. Ennek körében köteles a hajót hajózásra alkalmas állapotba helyezni (hajózási képesség<sup>[97]</sup>); a hajót kellően felszerelni (utazási képesség), személyzettel és élelemmel ellátni,<sup>[98]</sup> az áru tárolására használt hajótereket<sup>[99]</sup> pedig a rakomány befogadása, szállítása és megóvása céljából tiszta és jó állapotba helyezni (rakományképesség).<sup>[100]</sup> (Sőt – a tengerképesség biztosításán túl – a fuvarozó az áru berakása, raktározása, megőrzése, kezelése és kirakása során is megfelelő gondossággal köteles eljárni.)

A tengerképesség tehát annyit jelent, hogy a hajó teste, gépezete jó állapotban van, rendelkezik a szükséges híradástechnikai felszereléssel és biztonsági berendezésekkel, személyzettel, élelmiszerkészlettel, valamint a hajó raktárai

[95] A 6. cikk rendelkezéseinek fenntartásával a fuvarozót áruknak tengeren való szállítására vonatkozó minden szerződésben említett áruk berakása, kezelése, elhelyezése, szállítása, őrzése, gondozása és kirakása tekintetében az alább részletezett felelősségek és kötelezettségek terhelik, viszont az ugyanott felsorolt jogokban és mentességekben is részesül.

[96] „*Due diligence*”.

[97] 3 cikk, 1.) a.

[98] 3. cikk, 1.) b.

[99] Pl. hajófenék, hűtőhelyiségek, fagyasztók.

[100] 3. cikk, 1.) c.

az áru biztonságos tárolására alkalmas állapotban vannak, azaz a hajó alkalmas az előtte álló – akár hosszabb – tengeri útra is.<sup>[101]</sup>

#### b) Rakományképesség

A fuvarozónak megfelelő gondossággal kell eljárnia minden, a rakománnyal kapcsolatos tevékenysége során is. A szükséges gondosságot kell tehát tanúsítania az áru berakása, kezelése, elhelyezése, szállítása, megőrzése, gondozása és a szállított áru kirakása közben is (rakományképesség<sup>[102]</sup>).

Ez azonban nem jelenti azt, hogy a fuvarozó – az Egyezmény szerint – a küldemény sértetlenül történő kiszolgáltatására köteles. Az Egyezmény nem tartalmaz olyan rendelkezést sem, amely arra kötelezné a fuvarozót, hogy az átvételkori állapotban köteles az árut kiszolgáltatni. Ennek egyik oka lehet, hogy a szöveget eredetileg hajóselismervény formulának szánták, és a kiszolgáltatás mikéntjére az irányadó jogrendszer, illetve annak általános szabályai voltak alkalmazandók, melyből ez természetszerűleg következett.

Különös fontosságúak ezek a rendelkezések a fuvarozói felelősség (melyről a későbbiekben esik szó) szempontjából, de amiatt is, hogy kristálytisztán tükrözik a fuvarozás szerkezetének első, gyakran elfeledett mozzanatát, a „*locatio*”-t (a jármű kiállításának kötelezettségét).

### 2. A hajóselismervény a Brüsszeli Egyezményben

A Hágai Szabályok jelentős részét teszik ki a hajóselismervény tartalmára és funkcióira vonatkozó rendelkezések. Az egyezmény itt rendelkezik a hajóselismervény formai követelményeiről, valamint a kötelező kibocsátás eseteiről is.

A *bill of lading a liner service* szolgáltatáshoz kapcsolódó okmány, amely – az angolszász pragmatizmus gyümölcseként – képes két, szinte egymást kizáró szempontot, a nagyszámú, sőt tömeges (akár többbezres) rakományt fuvaroztatóként, egyenként is egyediesíteni.

Az Egyezmény a hajóselismervény alkalmazási körét és funkcióit – ezáltal a kereskedelmi hajózásban betöltött szerepét – is új alapokra helyezte.

A Konvenció szerint a fuvarozó – vagy megbízottjaként a hajóparancsnok vagy ügynöke – köteles hajóselismervényt kiállítani, melyben fel kell tüntetni az áru azonosságának megállapításához szükséges – és a feladó által még az áru berakodása előtt írásban közölt – főbb jeleket,<sup>[103]</sup> a csomagok, árudarabok

[101] Kreskay, 1996, 74.

[102] 3. cikk, 2. §.

[103] Feltéve, hogy ezek a jelek a csomagolatlan árukra vagy azokra a tartályokra és csomagolásokra, amelyek az árut tartalmazzák, rá vannak nyomtatva, vagy bármely más módon feltűnően rá vannak illesztve oly módon, hogy azok rendesen olvashatók maradjanak az út végéig.

számát vagy mennyiségét, súlyát annak megfelelően, ahogy a fuvarozó azt írásban megadta, valamint az áru látható minőségét és állapotát.<sup>[104]</sup>

Az Egyezmény rendelkezései szerint az ellenkező bizonyításáig vélemezni<sup>[105]</sup> kell, hogy a fuvarozó által átvett áru megfelel a hajóselismervényben megjelölt tulajdonságoknak,<sup>[106]</sup> a feladót ugyanis felelősség terheli a tekintetben, hogy az általa megadott jelek, mennyiség és a súly meghatározása megfelel a valóságnak, sőt a fuvarozónak az esetleges pontatlanságból származó károkat és költségeket – egyfajta „kezességet” vállalva a fuvarozóval szemben – köteles megtéríteni.

A fuvarozó ugyanakkor nem köteles rögzíteni a hajóselismervényen azokat a jeleket, súlyt és darabszámot sem, melyről alappal feltételezi, hogy nem felelnek meg a bevallott értékeknek, illetve amit nem állt módjában ellenőrizni.<sup>[107]</sup>

A fuvarozó, a hajóparancsnok vagy a fuvarozó ügynöke az áru berakása után köteles olyan hajóselismervényt kiállítani, amelyen megjelölték, hogy az árut berakták („*shipped bill of lading*”), aminek az eladó, a vevő és a vételárat kiegyenlítő bank jogviszonya szempontjából egyaránt nagy jelentősége van.<sup>[108]</sup>

A *bill of lading* által – a fent kifejtett módon – igazolt jogok és tények megfelelő rögzítése (és ezáltal ismerete) azért is fontos, mert kitöltése, aláírása vagy az okmány alapján az áru kiszolgáltatása során elkövetett hiba nagyon súlyos jogi és vagyoni következményekkel járhat.<sup>[109]</sup>

Erre figyelemmel is érdemes megvizsgálni a hajóselismervény különböző funkcióit.

#### a) A szerződés létrejöttét igazoló okmány

A *bill of lading* – ha a fuvarozó átadja a feladónak a megfelelően kitöltött és aláírt őrlepleteket – igazolja, hogy a felek között létrejött a fuvarozási szerződés, s a Paramount klauzula révén erre a Hágai Szabályok vonatkoznak.<sup>[110]</sup>

#### b) A fuvarozási szerződés feltételeit tartalmazó okmány

A hajóselismervény nemcsak a szerződéskötés tényét bizonyítja, hanem azt is, hogy a szerződést a felek azokkal a feltételekkel kötötték meg, melyek a *bill of lading*ben szerepelnek.

[104] 3. cikk, 3.) a)-c). pont.

[105] Megdönthető vélelem.

[106] 3. cikk, 4).

[107] 3. cikk, 3).

[108] Kovács – Majtényi – Szalay, 1991, 32–33.

[109] Majtényi, 1986, 57.

[110] Uo.

A *bill of lading* tartalmazza tehát a felek szerződésben szabályozott jogait és kötelezettségeit is azzal, hogy a fuvarozó felelősségének szintjét nem határozhatja meg alacsonyabb szinten annál, mint amit az Egyezmény lehetővé tesz.<sup>[111]</sup>

Figyelemre méltó újítása az Egyezménynek, hogy a fuvarozó felelősségi szintjétől nem enged eltérést, azonban a megállapodás többi részét – a szerződési szabadság elve alapján – szabadon állapíthatják meg a felek, melyben eltérhetnek a konvenció rendelkezéseitől.

#### c) A hajóselismervény mint áruátvételi elismervény

A *bill of lading* bizonyítja azt is, hogy a fuvarozó átvette az árut. Az ellenkező bizonyításáig vélelmezni kell tehát, hogy a fuvarozó az árut a fuvarkötvényben meghatározott mennyiségben és minőségben vette át. Ez a funkció magyarázza azt, hogy a fuvarozó a *bill of ladinget* nem a fuvarozási szerződésre vonatkozó megállapodást követően adja ki a feladónak, hanem akkor, amikor az áru a birtokába kerül.

A *bill of ladinget* aláírhatja maga a fuvarozó vagy az általa megbízott személy is, mely kapcsán rendkívül gondosan kell eljárni, ugyanis nemcsak az áruátvételt tényét, hanem a pontos idejét, valamint az áru mennyiségét és minőségét is bizonyítja – abban a mértékben, amelyben a fuvarozó azt ellenőrizhette.<sup>[112]</sup>

#### d) A hajóselismervény mint értékpapír

A *bill of lading* értékpapír, méghozzá – az értékpapírok közötti megkülönböztetéssel – dologi értékpapír,<sup>[113]</sup> ami azt jelenti, hogy megtestesíti az áru feletti rendelkezési jogot. Így tehát, aki jogosan birtokban tartja a *bill of ladinget*, olyan helyzetben van, mintha azt az árut tartaná magánál, amelyre a hajóselismervény vonatkozik.

A hajóselismervény e funkciója a kereskedelmi forgalmat rendkívül megkönnyíti és egyszerűsíti, ugyanis, míg az áru – adott esetben egy hosszabb tengeri úton utazik – ennek révén lehetőség kínálkozik arra, hogy az áru többször cseréljen tulajdonost; majd az új tulajdonos a *bill of lading* birtokában újból rendelkezhet az áruval.

### 3. A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény szerint

Az Egyezmény felelősségi struktúrája egy sajátos, vegyes rendszer: vannak tisztán vétkességi (szubjektív), s objektív szerkezetű elemei.

[111] Szalay, 2008, 116.

[112] Uo. 117.

[113] Majtényi, 1986, 57.

### a) A tengeri fuvarozó szubjektív felelősségének terrénuma

A Brüsszeli Egyezmény szerint a fuvarozói felelősség egyik ága a megelőzés (prevenció) elsődlegességét hangsúlyozó vétkességi struktúrát követi, s ezért a károkozó (fuvarozó) jogellenes magatartásából indul ki, mely – mint arról említés történt – a hajó tengerképességének és rakományképességének szempontjából vizsgálendő.

Vétkességi elemnek számít az a rendelkezés<sup>[114]</sup> is, amely kiköti, hogy a fuvarozó nem mentesül, azaz semmis, érvénytelen és hatálytalan bármely fuvarozási szerződésbe foglalt minden olyan záradék, megegyezés vagy megállapodás, amely gondatlanság, hiba vagy meghatározott feladat/kötelezettség elmulasztása folytán az árukban beállt hiányért/kárért a fuvarozót – vagy hajót – mentesítené, vagy korlátozná annak mértékét.

### b) Felelősség a tengerképességért

Ahogy fentebb már kifejtettük, a fuvarozó a fuvarozás megkezdése előtt köteles a hajót hajózásra alkalmas állapotba helyezni, annak elmulasztásából – azaz ha nem teljesíti (a hajó tenger- és rakományképességével kapcsolatos) kötelezettségeit – eredő károkért felelősséggel tartozik.

A fuvarozó felelőssége tehát a tengerképességgel (és a rakományképességgel) kapcsolatos kötelezettségek elmulasztásán alapul: ha a hajó tengerképtelenségéből kár keletkezik, a fuvarozó felel, feltéve, hogy vétkes a tengerképtelenség fennállásában. A kár és a hajó tengerképtelensége közötti összefüggést ebben az esetben a károsultnak kell bizonyítania, de a fuvarozó is bizonyíthatja a vétlenségét – vagyis azt, hogy szükséges gondosságot tanúsított a tengeri út megkezdése előtt.<sup>[115]</sup>

Abban az esetben pedig, ha a kár a hajózásra alkalmatlan állapotból keletkezett ugyan, de a fuvarozó bizonyítja, hogy ő maga vagy alkalmazottja megfelelő gondossággal járt el – a hajózásra alkalmasság biztosítása során – a tengeri út megkezdése előtt, nem felel a bekövetkezett károkért. A bizonyítási teher ez esetben a fuvarozót terheli („*exculpato*”). A gyakorlatban a hajós csak akkor mentheti ki magát a felelősség alól, ha a hajózásra alkalmatlan állapot nem az induláskor, hanem a hajóút során következett be.

### c) A felelősség objektív elemei

A Brüsszeli Egyezmény megalkotásának megfogalmazott célja a hajóselismervények szokásos kimentő klauzuláinak rendszerbe foglalása, és ezzel párhuzamosan a felelősségkorlátozás és kizárás határok közé szorítása volt. Ebből adódóan

[114] 3. cikk, 8. pont.

[115] A tengerképesség időpontja tekintetében az út elkezdésének az ideje mérvadó.

nem határozza meg a Konvenció pozitív szabállyal, hogy mely esetekben tartozik felelősséggel a fuvarozó, hanem egy nagyon részletes – három csoportra osztható – listát ad arra vonatkozóan, hogy mikor nem áll fenn a fuvarozó felelőssége.<sup>[116]</sup> A *contrario* azonban a fuvarozó felelősségét kizáró tényállások felsorolásából logikusan következik az, hogy a fuvarozó felel, ha az árut hiányosan/sérülten szolgáltatja ki, kivéve, ha valamely – alábbi – különleges mentesítő körülmény fennáll. Ezek a következők: a hajó parancsnokának, személyzetének, a révkalauznak vagy a fuvarozó alkalmazottjainak a navigációval vagy a hajó kezelésével kapcsolatos cselekedetével, hanyagságával vagy hibájával okozott károk;<sup>[117]</sup> a tűz által okozott károk, ha az nem a fuvarozó hibájából következett; a tengeren vagy más hajózható vizeken a veszélyek és balesetek következtében keletkezett károk;<sup>[118]</sup> természeti erők által okozott károk (*vis maior*);<sup>[119]</sup> háborús események; a társadalom ellenségeinek cselekményei; uralkodók, hatóságok cselekményei, elkobzás; vesztégzár; az áru feladójának, tulajdonosának, ügynökének, képviselőjének cselekedete, mulasztása; sztrájkok, munkabeszüntetések vagy a munka bármely okból történő részleges vagy általános megszüntetése; zendülések, zavargások; élet- vagy vagyonmentés, illetve ennek kísérlete a tengeren; az áru belső tulajdonságából eredő mennyiségi, súly vagy egyéb veszteség; a csomagolás hibája;<sup>[120]</sup> jelek elégtelensége vagy hibája; rendes gondossággal fel nem fedezhető hibák; nem a fuvarozó vagy ügynöke vagy alkalmazottjai cselekedetéből vagy mulasztásából eredő kár, de ebben az esetben az érdekeltnak bizonyítania kell, hogy a kár nincs okozati összefüggésben a fuvarozó, illetve a közreműködő cselekedeteivel. Jól látható, hogy a számos kimentő ok több csoportba sorolható. Legtöbbjük a „*vis maior*” kategóriájába esik, szövegében megtartva azokat a felelősség kizáró, korlátozó klauzulákat, amelyeket a kodifikátor (a konferencia) a korábbi időszakból, akár évszázados tapasztalatok alapján is, fenntartani kívánt. A fuvaroztató (*shipper*) közrehatása oldaláról az i), az n) és az o) pontba foglaltak lényegében megegyeznek az általános fuvarozói mentesítő okokkal. Ugyanez vonatkozik az áru belső tulajdonságára is, míg az élet- vagy vagyonmentés vagy ennek kísérlete a nyílt tengeren az egyik sajátos, a tengeri veszélyekre a kockázat megosztásával reagáló hagyományos tengerjogi klauzula.

[116] 4. cikk, 2.

[117] A hajó kezelése körüli „*management*”-nek minősülő mulasztásról van szó, és a fuvarozó nem felelős, ha a vihar következtében a szegecsek meglazulása miatt betört vizet nem szivattyúzzák. (British King ügy, angol bíróság 1898. évi ítélet.)

[118] Ha a hajó viharba kerül, és ez alatt a ventilátorokat ki kell kapcsolni, aminek következtében a rakomány megromlik, hajózási hibáról van szó, melynek következményéért a fuvarozó nem felelős. (Pennsylvaniai kerületi bíróság, 1961. évi ítélete.)

[119] A hajón véletlenül keletkezett robbanás erőhatalomnak minősül, ezért a hajófuvarozó az emiatt előállt kérésért nem felelős. (Aix-en-Provence, 1961. VI. 27.)

[120] Az a körülmény, hogy a hajóselismervényen fel van tüntetve a csomagolás hiánya, csak akkor mentesíti a hajófuvarozót a felelősség alól, ha bebizonyítja, hogy a kár ebből az okból keletkezett. (Fb. Párizs, 1961. XII. 19.)

A felelősséget kizáró klauzulák sorából az ún. *management* hiba<sup>[121]</sup> azért érdemel különös figyelmet, mert a polgári jognak azt az alapelvét sérti, mely szerint a szerződésalkotó felek felelősséggel tartoznak alkalmazottaik és az általuk választott közreműködők cselekedeteiért. E szabály eredete a Rhodos-i szabályokig nyúlik vissza; a tengeri fuvarozás egyik fő sajátossága volt ugyanis az, hogy a fuvarozó (hajós) a hajó felszerelése, személyzettel való ellátása, hajózásra alkalmas állapotba helyezése után – a korlátozott technikai lehetőségek okán – elvesztette személyes ellenőrzését a vállalkozás felett. A 20. században végbement technológiai fejlődés ugyan megváltoztatta ezt a helyzetet,<sup>[122]</sup> azonban a fuvarozó ellenőrzése és irányítási lehetősége még ma sem lehet annyira közvetlen, mint a szárazföldi fuvarozás során.<sup>[123]</sup>

Az Egyezmény a mentesítő okok között sorolja fel az ún. „deviációs záradékot” is. A kikötés jogszerű/jogszerűtlen voltának különleges jelentősége van a nemzetközi kereskedelmi hajózás joggyakorlatában, ugyanis akkor, ha a kijelölt útvonalról való letérés életmentés/vagyonmentés (áru megmentése), illetve azok megkísérlése céljából történik vagy egyébként ésszerű<sup>[124]</sup> – a fuvarozó és az árutulajdonos szempontjából egyaránt indokolt<sup>[125]</sup> –, akkor az eltérés miatt keletkezett kárért a fuvarozó nem felel.<sup>[126]</sup> Abban az esetben viszont, ha az eltérés nem ésszerű, a fuvarozó csak akkor mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy nem a deviáció okozta a kárt, és az anélkül is bekövetkezett volna, vagy az olyan ok következtében keletkezett, amelyért a fuvarozó az egyezmény alapján amúgy sem felel.

#### d) A kártérítés mértéke

A fuvarozó felelősségének – a fent ismertetett mentesítő klauzulákon túl – további korlátozását jelenti az áru elveszéséért/megsérüléséért való felelősségének

[121] A hibát a hajóparancsnok, a tengerész, a révkalauz vagy más olyan személy követi el, akit a hajó irányításával a fuvarozó bízott meg.

[122] A szabály alkalmazása tekintetében a bíróságok egyre szigorúbbak: a személyzet cselekményeinek megítélése során szigorúan vizsgálják, hogy az elkövetett hiba nincs-e összefüggésben a fuvarozó személyes vétkességével. Pl. a hajóparancsnok sűrű ködben a radar szakszerűtlen használata és a közlekedési szabályok megsértése miatt havariát okozott. Az eljárás során bebizonyosodott, hogy a parancsnok hibája összefüggött azzal, hogy a fuvarozót a parancsnokok képzése és ellenőrzése tekintetében mulasztás és hanyagság terheli (pl. elnézte a közlekedési szabályokkal ellentétes navigációt). A bíróság ezért vétkesnek minősítette a hajótulajdonost, és az okozott kár megtérítésére kötelezte.

[123] Kovács – Majtényi – Szalay, 1991, 32.

[124] „Reasonable”.

[125] A deviáció jogosságát/jogtalanságát tette vizsgálat tárgyává a Lordok Háza a Stog Line Ltd. – Foscolo, Mango Ltd. ügyben, melyben –a Swanseából Isztambulba tartó hajóút során a felek közötti jogviszonyra a Hágai Szabályok vonatkoztak – a hajó eltért a szerződéses útvonaltól azért, hogy St. Ives-ben partra tegyen néhány mérnököt, akik a hajó üzemanyag-takarékossági berendezését ellenőrizték. St. Ives elhagyása után pedig a hajó zátonyra futott. A bíróság úgy döntött, hogy a deviáció a Szabályok értelmezése szempontjából nem volt ésszerű, mert ahhoz az árutulajdonosnak nem fűződött érdeke.

[126] 4. cikk, 4.



összegszerű korlátozása is. Az összegszerűen meghatározott felelősség azért is méltányos a fuvarozó felelősségének megállapítása körében, mert a fuvarozó a fuvardíjért nem csupán teljesítményt végez, hanem jelentős kockázatot is vállal, figyelemmel a mennyiségileg is jelentős értéket képviselő rakományra.

A Brüsszeli Egyezmény ezért eredetileg csomagonként/egységenként 100 font sterling vagy más pénznemben,<sup>[127]</sup> ezzel egyenlő értékű összegben határozta meg a fuvarozó kártérítési kötelezettségét.<sup>[128]</sup> A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a meghatározott érték felett a fuvarozó nem tartozik kártérítési kötelezettséggel.

Abban az esetben viszont, ha a feladó meghatározta az áru természetét és értékét is megjelölte a berakodás előtt, és azt rávezették a hajóselismervényre (értékbevallás), akkor ennek megfelelően alakul a fuvarozó felelőssége is. A bejegyzett nyilatkozat szerinti érték valódiságát az Egyezmény rendelkezései szerint vélelmezni kell, de a fuvarozónak joga van az ellenkezőjét bizonyítani. A fuvarozó nem tartozik azonban felelősséggel az árut ért veszteségért/kárért, ha a hajóselismervényben a feladó szándékosan téves bejegyzést tett természetük vagy értékük vonatkozásában.<sup>[129]</sup>

Az Egyezmény a veszélyes árukért<sup>[130]</sup> fennálló felelősségre is speciális előírásokat tartalmaz. A rendelkezések szerint ugyanis, amennyiben a fuvarozó az áru természete és jellege ismeretében nem járult volna hozzá felvételéhez, a kirakodás előtt bárhol kirakhatók, megsemmisíthetők vagy ártalmatlanná tehetők kártérítés nélkül. Ebben az esetben ugyanis a feladó tartozik felelősséggel azért a kárért/veszteségért, ami a veszélyes áru felvételéből származik. Ha azonban a fuvarozó beleegyezésével történik az ilyen természetű áru felvétele, akkor a közös hajókár szabályait kell alkalmazni.<sup>[131]</sup>

A fuvarozó kártérítési felelősségének összegszerű meghatározása kapcsán különös figyelmet érdemelnek a Visby és a Brüsszeli Protokoll már említett rendelkezései is.

Az 1968-ban elfogadott kiegészítő jegyzőkönyv ugyanis – a fent kifejtett okokat alapul véve – módosításokat és kiegészítéseket tartalmaz a fuvarozó felelősségének összegszerű korlátozására vonatkozóan. A fuvarozó csomagonkénti/egységenkénti maximális felelősségét – a konferencia skandináv delegációjának ellenzésére<sup>[132]</sup> – 10 000 arany frankban<sup>[133]</sup> határozta meg. A Visby Protokoll szerint, ha az áru értékét nem tüntetik fel a hajóselismervényen, sem a

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

[128] 4. cikk, 5.

[129] Uo.

[130] Pl. gyúlékony vagy robbanó anyagok.

[131] 4. cikk, 5.

[132] A frankkal kapcsolatos problémákra figyelmeztetett.

[133] 1 frank aranyértékét 65,5 milligrammban határozta meg.

fuvarozó, sem a hajó nem felelős a károkért csomagonként/egységenként 10 000 frankot, vagy a sérült/elvesztett áru bruttó súlyának kilogrammonként 30 frankot<sup>[134]</sup> meghaladó összegben. Az alkalmazandó érték attól függ, hogy melyik számítási mód szerint magasabb az érték akkor, ha a feladó nem tesz - ennél magasabb összegben - értébevallást.

1977-re - a Visby Szabályok hatályba lépésének idejére - a frank aranydeviza-rendszerhez való kötődése, és az árfolyam reálértékével kapcsolatban felmerülő nehézségek<sup>[135]</sup> okán ismét változtatásra volt szükség. Az árfolyamproblémákból adódó konfliktusok miatt a frank elszámolási egységét SDR-re<sup>[136]</sup> változtatták.<sup>[137]</sup>

Az ennek eredményeként 1979-ben elfogadott Brüsszeli Protokoll úgy rendezte a fuvarozó felelősségét, hogy sem a fuvarozó, sem a hajó nem felelős a károkért csomagonként/egységenként 666,67 elszámolási egységet, vagy a sérült/elvesztett áru bruttó súlyának kilogrammonként 2 elszámolási egységet (SDR!) meghaladó összegben. Az alkalmazandó érték ebben az esetben is attól függ, hogy melyik számítási mód szerint jön ki magasabb érték akkor, ha a feladó nem vall be ennél magasabb összeget.<sup>[138]</sup>

A fentiekből jól látható tehát, hogy a font sterlingben, a frankban, valamint az SDR-ben megállapított - az aktuális világgazdasági feltételekhez igazított - kártérítési határértékek egy meglehetősen szerteágazó kártérítési struktúra képét mutatják, melyet tovább fokoznak a nemzeti kodifikációval életbe lépett „hazai” valuták alkalmazása is.

A Brüsszeli Egyezménynek és az azt kiegészítő jegyzőkönyveknek tehát - a hajóselismervény feltételek bizonyos egységesítésén túl nem sikerült valódi nemzetközi egyensúlyt teremtenie. Ezért az 1970/80-as években, valamint az ezredforduló tájékán ismét előtérbe került az újabb korszerűsítés, egységesítés igénye.<sup>[139]</sup>

#### IV. ÖSSZEGRZÉS

A tengeri árutovábbításra vonatkozó joganyag továbbfejlesztésére és bizonyos szempontú egységesítésére elsőként tehát - a sok tekintetben új időszámítást hozó - 18-19. század fordulóján került sor. Egy következő világgazdasági robbanás következtében azonban újra és újra szükségessé vált a joganyag folyamatos modernizálása és ésszerűsítése, ezért az 1924-ben útnak indult

[134] „Pointcaré”.

[135] Gondolva az aranydeviza-rendszer összeomlására.

[136] *Special Drawing Rights*: „Különleges Lehívási Jogok”, a Nemzetközi Valutaalap (IMF) tagjainak szabadon használható pénzneme, ami legjelentősebb nemzeti valuták valutakosárban történő egyesítését jelenti.

[137] Berlingieri, 2011, 2.

[138] Szalay, 2008, 128.

[139] ENSZ Konvenciók, Rotterdami Egyezmény.

egységesítési folyamat nem fejeződött be a Hágai Szabályok utolsó fázisával (a Brüsszeli Protokoll elfogadásával) sem.

A Hague-Visby Rules a tengeri fuvarozási jogviszonyt továbbra is meglehetősen egyoldalúan szabályozza, sokszor tarthatatlanul előnyös helyzetet biztosít a fuvarozóknak, miközben figyelmen kívül hagyja a kereskedők (árutulajdonosok) jogos érdekeit. Ez különösen a felelősségi szabályok egyoldalúságában ölt testet.<sup>[140]</sup>

A revízió problémája – az egységes szabályozás létrehozásának nehézsége – oda vezethető vissza, hogy a szabályok kidolgozásában részt vevő szervezetek<sup>[141]</sup> zömme a hagyományosan is tengeri kereskedelmet folytató nagyhatalmakat tömörítik, ezért nem meglepő, hogy elsősorban az ő érdekük jelenik meg hangsúlyosabban. Az ENSZ szerepének előtérbe kerülésének, különösen pedig a kereskedelmi jog egységesítésével foglalkozó szervezetek belépésével viszont az egyensúly az érdekeltek között megteremthetővé vált.

Az egység megteremtésének egy másik nagyon jelentős, a korszakot is meghatározó fordulata az 1960-70-es években – a II. világháború negatív társadalmi és gazdasági hatásaira reflektáló – új gazdasági környezet kirajzolódása volt, melyben az újonnan megszülető államok (fejlődő államok) megpróbáltak bekapcsolódni a kereskedelem vérkeringésébe.<sup>[142]</sup> Jellemzően az ő hátrányukra szólt azonban a rendszeres és kiszámítható áruáramlást biztosító *liner service* újbóli megerősödése. Az ekkor kialakuló kereskedelmi gyakorlatban ugyanis – visszaélve a II. világháború negatív gazdasági következményeivel – tendenciaszerűen terjedt el a nagyobb mennyiségű rakományt szállító, elsősorban fejlett államokat tömörítő fuvaroztatói csoportok érdekeinek kedvező fuvarozási feltételek alkalmazása; ami az iparosodó (tehát gazdaságilag fejletlen) államok diszkriminációját is megalapozta.<sup>[143]</sup>

A felerősödő kritika hatására és természetesen a fejlődő államok indítványára kezdett el az ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága (UNCITRAL) foglalkozni a tengeri árutovábbítási alrendszer jogi kereteinek rendezésével. A Szervezet jogalkotási tevékenységének első eredménye a Vonalkonferenciák Magatartási Kódexe (1974); majd a Brüsszeli Egyezmény és kiegészítő protokolljainak struktúrájával szakító nemzetközi konvenció, a konferencia<sup>[144]</sup> helyszínéről elnevezett Hamburgi Egyezmény (1978). A Szervezet jogalkotási tevékenységének „áttörő” fordulatát hozta a Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció elfogadása is, hiszen – a korábbi (UNIDROIT) kezdeményezések ellenére – ez az első olyan jogforrás, ami globális szinten kívánta rendezni a tengeri fuvarozáshoz kapcsolódó, az árutovábbítással

[140] Majtényi, 1986, 68.

[141] CMI, ISC.

[142] Frederick, 1991, 81-117.

[143] Angelo – Faria, 2009, 288-289.

[144] A Hamburgi Egyezményt kidolgozó konferencia sorozatot Hamburgban tartották.

összefüggő tevékenységekre szakosodott raktározó-„kezelő” üzemek (terminálok) felelősségi struktúráját.

Az UNCITRAL égisze alatt született konvenciók csekély ratifikációs számából azonban az következik, hogy a joganyag továbbra sem egységes, nem kiszámítható, és nem teremt a felek számára esélyegyenlőséget. (Az egyezményt elsősorban tranzit államok ratifikálták.)

Ahogy már a bevezetésben is utaltunk rá, ezen a helyzeten a Rotterdami Egyezmény kíván változtatni, melynek megalkotásában – a korábbi, csak részben sikeres kodifikáció tanulságait levonva – szerepet kaptak az érdekelt gazdasági szereplők, illetve azok érdekképviselői is. Így a CMI és az UNCITRAL kellő mennyiségű gyakorlati tapasztalat birtokában szabályozta azokat az életviszonyokat, melyekre a korábban elfogadott jogszabályok<sup>[145]</sup> egyáltalán nem nyújtottak megoldást; vagy éppen ellenkezőleg, feltételeikkel nem teremtettek elfogadható körülményeket.

Ez alapján a Rotterdam Rules visszanyúlik a szokásjogi természetű Brüsszeli Egyezmény felelősségi struktúrájához, megszüntetve annak értelmezési problémáit, s emellett – a globális kereskedelem modern igényeihez igazodva – számos új elemet is bevezet.<sup>[146]</sup>

Az Egyezmény az ENSZ eddigi legutolsó nemzetközi fuvarjogi tárgyú jogszabálya, de talán alappal bízhatunk abban, hogy a korábbi, angolszász alapokon nyugvó tradicionális struktúra újraélesztése elfogadható és kiszámítható körülményeket fog biztosítani a globalizálódó nemzetközi kereskedelem meglehetősen szerteágazó érdekköreinek is. Nemzetközi szakmai vélemények szerint a Rotterdami Egyezmény ugyanis az egyetlen reális lehetőség a nemzetközi fuvarjog egységesítésére,<sup>[147]</sup> ezért ha a Rules nem váltja be a hozzá fűzött reményeket, feltehető az a kérdés is, hogy szükség van-e egyáltalán olyan globális szintű uniformizált szabályok kidolgozására, melyek a legkülönbözőbb nemzeti-regionális igényeknek és elvárásoknak is megfelelnek. A kérdés úgy is megfogalmazható, hogy a minden fél számára fenntartások nélkül elfogadható egység megalkotása egyáltalán lehetséges-e.

A válasz valószínűleg igen, melynek fő okait a tengeri fuvarjog egységesülését bemutató fejlődési ív következő – részleteiben már felvázolt – szakaszainak tervezett vizsgálata, elemzése támaszthatja alá.

[145] Vonalkonferenciák Magatartási Kódexe, Multimodális ENSZ Konvenció, Hamburgi Egyezmény, A terminálok felelőségéről szóló ENSZ Konvenció.

[146] Pl. elektronikus dokumentáció.

[147] Sturley, 2011, 63.

- Angelo, Jose – Faria, Estrella (2009): *Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules*. 288–289. Texas International Law Journal. Vol. 44. Spring. Elérhető: <http://www.tilj.org/content/journal/44/num3/Faria277.pdf>.
- Berlingieri, Francesco (2011): *The history of the Rotterdam Rules, The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea, An appraisal of the Rotterdam Rules*. Heidelberg Dordrecht, London–New York.
- Bernhofen, D. M. – El-Sahli, Z. – Kneller, R. (2013): *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.
- Cameron, Rondo (1998): *A világgazdaság rövid története a kőkorszaktól napjainkig*. Maecenas könyvek – Talentum Kft., Budapest.
- Frederick, David C. (1991): *Political participation and legal reform in the international maritime lawmaking process: from Hague Rules to the Hamburg Rules*. Journal of Maritime Law and Commerce. Vol. 22. No. 1. January. 81–117.
- Hoekes, Marian (2010): The contemporary situation and its pitfalls. In: *Multimodal Transport Law*. Kluwer Law International BV, The Netherlands.
- Kirkaldy, Adam Wills (1914): *British Shipping, its history, organizations and importance*. Kegan Paul, Trench, Trübner & Co. Ltd., London.
- Kreskay Ferenc (1996): *A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján*. Kandidátusi értekezés.
- Kovács – Majtényi – Szalay (1991): *Tengeri fuvarjog*. Universitas Győr Nonprofit Kft., Győr.
- Majtényi László (1986): *Tengeri fuvarjog*. Tankönyvkiadó, Budapest.
- Maddison, Angus (2006): *The world Economy A millennial perspectiv: Historical statistics*. OECD, Paris.
- Sieveking, F. (1906): *The Harter Act and the Bills of Lading Legislation*. The Jale Law Journal. Vol. 16. 25–39.
- Sturley (1991): *The history of COGSA and the Hague Rules*. 22 Journal Maritime Law & Com. 1. 18.
- Sturley (2009): Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of Rotterdam Rules. In.: *A new convention for the carriage of goods by sea – The Rotterdam Rules*. Lawtext Publishing Limited.
- Sturley, Michael F. (2011): *General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules, The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, An appraisal of Rotterdam Rules*. Springer Heidelberg Dordrecht, London–New York.
- Sturley – Fujita – Ziel (2010): Introduction and historical background to the Rotterdam Rules. In: *The Rotterdam Rules*. Sweet & Maxwell.
- Sturley – Fujita – Ziel (2010): Scope of application. In: *The Rotterdam Rules*. Sweet & Maxwell.
- Sweeney, Joseph C. (1991): *UNCITRAL and the Hamburg Rules – The risk allocation problem in maritime transport of goods*. Journal of Maritime Law and Commerce. Vol. 22. No. 3. July–October. 511–538.
- Szalay Gyula (2008): *A fuvarjog alapjai*. Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr.
- *The United States Harter Act*.

- *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Hague Rules).*
- *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. The Rotterdam Rules. (2008) New York.*