

## Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatt, a Hamburgi Egyezmény<sup>[1]</sup>

### I. BEVEZETÉS

„*Navigare necesse est...*”<sup>[2]</sup>

Az ipari forradalmat követő gazdasági-technikai fejlődés, az 1960-as években lezajlott világgazdasági robbanás, a konténerforradalom, majd az ezredforduló után kibontakozó globalizáció a korábbi korszakot meghaladó, újszerű közlekedési-szállítási mechanizmusokat, s újabb és újabb gazdasági,<sup>[3]</sup> technikai és jogi struktúrákat hozott létre.<sup>[4]</sup>

A tengeri fuvarozási jogviszony szabályozásának folyamata az ipari forradalom korszakában – a *bill of lading* elterjedésével – már a 18-19. század fordulóján megkezdődött, majd az 1924-ben elfogadott első globális szintű, s a módosításokat követően Hague-Visby Rules-nak (1979) nevezett Brüsszeli Egyezmény révén jogszabályi formát is öltött.<sup>[5]</sup>

Az 1960-as években kezdődő gazdasági-ipari-társadalmi változások<sup>[6]</sup> során kibontakozó teljesen új kereskedelmi gyakorlat szintén forduló-pontot hozott, amely indokoltta tette a tengeri fuvarozás újbóli – immár

[1] A modern tengeri fuvarjog fejlődését bemutató három – tervezett – tanulmány első eleme a Jog-Állam-Politika 2015/2. számában jelent meg.

[2] „*Navigare necesse est vivere non est necesse*”, azaz „Hajózni kell, élni nem muszáj.” (Pompeius).

[3] A nemzetközi kereskedelmi hajózás fokozódó intenzitását mutatja, hogy 2008-ban 400 menetrendszerinti áru fuvarozást végző járat működött interkontinentális viszonylatban, valamint a 20 legnagyobb kikötőn keresztül körülbelül 250 millió konténerrel továbbítottak. (IHS, 2009)

[4] Így az egyre intenzívebbé váló, nemzetközi szereplőket összekapcsoló közlekedési alrendszer gyakorlata az idők folyamán olyan jelentős magánjogi (és nemzetközi magánjogi) fogalmakat csiszolt ki, mint a „hajóbérleti szerződés” (*charter party*) és alváltozatai, a hajóselismervény (*bill of lading*), a közös hajókár (*general average*), a szabadhajózás maga; s a vonalkonferenciák nemzetközi – beleértve az Európai Unió – versenyjogi struktúráját fokozatosan alakító vonalhajózás (*liner service*) rendszerét.

[5] A konvenció (1924) egységes szabályokat fektet le a fuvarozó főkötelezettségeire vonatkozóan: rögzíti a fuvarozó felelősségének mértékét, valamint a felelősség alóli mentességet biztosító klauzulákat is egységes szerkezetbe foglalja. Ezen túl a Hágai Szabályok jelentős részét teszik ki – az egyébként *liner service* szolgáltatáshoz kapcsolódó – fuvarozási okmány (hajóselismervény/*bill of lading*) tartalmára és funkcióira vonatkozó rendelkezések is.

[6] Elsősorban a „konténerforradalom” és a gyarmatbirodalmak felbomlása.

az ENSZ szakosított szervezeteinek irányítása alatt történő – komplex szabályozását. A kodifikációt azzal a céllal kezdeményezték, hogy – a Hague-Visby Rules megoldásaival szakító – átfogó szabályozási struktúra lehetőséget kínáljon a konténerizáció igényeinek leképezésére, és a gyarmatbirodalmak felbomlása révén létrejött új világkereskedelmi szereplők érdekeit is figyelembe vevő, egységes tengerjogi szabályozás kiépítésére. E tárgykörben négy tengeri árufuvarozási tárgyú egyezmény<sup>[7]</sup> született az ezredfordulóig, melyek közül a Hamburgi Egyezmény miatt is különös figyelmet érdemel, hogy a kikötők közötti kereskedelmi hajózás, és a tengeri árufuvarozási szerződés valamennyi aspektusát komplex szabályozás tárgyává tette, sőt – a korábbi szabályokhoz képest – számos új fogalmat is megalkotott és bevezetett.<sup>[8]</sup>

A modern tengeri fuvarjog évszázados fejlődési folyamata *harmadik szakaszának* az ezredfordulót követően kirobbanó „informatikai és technológiai forradalmat”, valamint az ezzel járó globalizálódó kereskedelem révén életre hívott Rotterdami Egyezmény létrehozását tekintjük. A konvenció azon túl, hogy sok tekintetben visszanyúl a Hágai Szabályok – egyébként a tengeri kereskedelmi joggyakorlatban mindmáig élő – „tradíciójához”,<sup>[9]</sup> a globalizációval kialakuló elektronikus kereskedelem igényeihez is illeszkedik (felépíti például az elektronikus fuvarozási okmányok kiállításának és alkalmazásának struktúráját, valamint létrehoz egy, a tengeri kereskedelmi hajózás körében alkalmazandó szerződéstípust: a *volume contracts*-t).

Jelen tanulmány a *második szakasznak* a hajóselismervény korszerűsítését és egységesítését, s a kikötők közötti árufuvarozás minden jelentős aspektusát szabályozó Hamburgi Egyezményt, megalkotásának folyamatát, szerkezeti és tartalmi újításait, ténylegesen betöltött szerepét, valamint utóéletét kívánja vizsgálni tárgyává tenni.<sup>[10]</sup>

## II. BRÜSSZELTŐL HAMBURGIG

### A második aranykor

Az új szabályozás kidolgozásának a világgazdaság fokozatos átstrukturálódása mellett az államok gazdaságpolitikai beavatkozása (1930-as évek); majd a II. világháború végétől a 70-es évekig tartó időszakban a legkülönbözőbb, a világkereskedelmre is hatást gyakorló politikai átrendeződések játszották a meghatározó szerepet.

[7] A Vonalkonferenciák Magatartási Kódexe, a Hamburgi Egyezmény, a Multimodális ENSZ Konvenció, valamint a Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció.

[8] Például különbséget tesz a szerződéses fuvarozó és a tényleges fuvarozó között, valamint bevezeti az értékpapír funkcióval nem rendelkező fuvarokmányok rendszerét is.

[9] Elsősorban a Hágai Szabályokban alkalmazott felelősségi struktúrához.

[10] Az első szakasz (Brüsszeli Egyezmény) áttekintését lásd a Jog-Állam-Politika 2015. évi 2. számában.

Ezek a folyamatok a korábbi gyarmatbirodalmak felbomlásával kezdődtek: az elsősorban angol, francia, holland és olasz érdekszférában kiépült kolóniák felbomlási-szétaprózódási folyamatai (ún. dekolonizációja) révén annyi új állam alakult meg, hogy (a 70-es évekre) számuk messze felülmúlta az ún. fejlett országokét.<sup>[11]</sup> A folyamat – melynek során a korábbi gyarmattartó államok elveszítették vagy feladták ellenőrzésüket a tőlük függésben álló területek (gyarmatok) felett – lehetőséget kínált arra is, hogy az újonnan megalakult államok politikai önrendelkezésük, kulturális és kereskedelmi-ipari szabadságuk visszaszerzése révén önálló gazdaságot (külkereskedelmet) is kiépítsenek, illetve megkíséreljék azt.

A nemzetközi munkamegosztás, a külkereskedelem, valamint a „tőke- és pénzügyi mozgások” is átstrukturálódtak, ami viszont kedvezőtlenül érintette a fejlődő országokat. Ennek ellenére robbanásszerűen növekedett a világkereskedelem volumene.<sup>[12]</sup>

A tengeri kereskedelmi forgalom és az árumennyiség hirtelen növekedését jól mutatják az 1950 és 1956 közötti adatok, melyek szerint 550 millió tonnáról 910 millió tonnára növekedett az áruforgalom. A tengeri árutovábbítás fokozatos terjedése az olaj- és darabáru szállítás vonatkozásában is hasonló képet mutat: kereskedelmi adatok szerint ugyanis 1950 és 1973 között a teherszállítás<sup>[13]</sup> éves átlagban 5,4%-kal emelkedett, sőt a világ kereskedelmi hajóparkja is ötszörösére nőtt az 1980-as évek elejére.<sup>[14]</sup> Ez a külkereskedelmi fellendülés azzal az eredménnyel is járt, hogy a korábban alkalmazott közlekedési és rakodástechnikai eszközök már nem feleltek meg a gyors, biztonságos és rendszeres árutovábbítás követelményeinek.

A gyakorlatban ez úgy jelent meg, hogy a legforgalmasabb kereskedelmi kikötőkben is torlódások alakultak ki, ami a szállítás-rakodás mechanizmusát jelentősen lassította. A szárazföldi tevékenységek ellátására létrejött rakodó üzemek technikai-műszaki felszereltsége sem volt elég modern, ezért a kereskedelmi hajók ki- és berakodása rendkívül hosszú időt vett igénybe, amit tovább fokozott a különböző áruféleségek más és más csomagolási egységekben szállításának gyakorlata is: papír, fém- és fadobozokban szállították a küldeményt, melynek gyors és biztonságos rakodására ekkor még nem alakult ki hatékony és gazdaságos eszközrendszer és működési mechanizmus.<sup>[15]</sup>

[11] A korszak adatai szerint 1960-as évek közepére a déli területek (pl. Dél-Afrika, Délnyugat-Afrika, Angola), valamint néhány északabbra eső, apró part menti gyarmat kivételével az egész földrész függetlennek tudhatta magát, az utolsóként felszabadult országok pedig a portugál gyarmatbirodalomhoz tartoztak.

[12] A háború következményein túl a dekolonizációban természetesen szerepet játszott a tudományos és technikai forradalom hatására rohamosan csökkenő – elsősorban nyersanyag kitermelő – (korábbi gyarmati) országok gazdasági ereje; ennek hatására a fejlett államok inkább egymással alakítottak ki együttműködést.

[13] Elsősorban olaj és darabáru szállítás.

[14] Faria, 2009, 288–289.

[15] Faria, 2009, 288–289.

A problémák egy részét a konténerszállító hajók<sup>[16]</sup> és a korábbihoz képes sokkal nagyobb mennyiségű áru (védett) szállítását lehetővé tevő konténerek (egységes méretű fém tartályok) üzembe helyezése orvosolta, mellyel a ki- és berakodás technikája is jelentősen felgyorsult.<sup>[17]</sup> A 20. század első felében üzembe állított, kereskedelmi forgalomra használt hajók így gazdaságosabb üzemeltetésűk, nagyobb rakodóterűk és gyorsaságuk révén fokozatosan váltották fel a kisebb teljesítményű – az ipari forradalom újításának számító – gőzhajtású hajókat.<sup>[18]</sup> A hajók nagyobb kapacitása és gyorsasága révén a nyíltvízi szállítás ideje is jelentősen lerövidült, ami a legnagyobb óceánjárók befogadására is alkalmas raktározó-kezelő üzemek (terminálok) modernizálása, és a rakománykezelés gyorsasághatékonyasága, nagy tömegű áruk gyors, rendszeres és biztonságos továbbítása, azaz infrastrukturális feltételeinek megteremtése iránti igényt is megalapozta.

A 1960-as évek külkereskedelmi bővülése, valamint a technika rohamos fejlődése természetesen növelte a hajózás intenzitását is, ami azzal járt, hogy a „konténerszállítás” a világkereskedelem egyik leggyorsabban előretörő üzletágává nőtte ki magát, sőt a 20. század külkereskedelmének egyik húzóerejévé vált.<sup>[19]</sup> A konténeres szállítás rohamos elterjedése a technikai-műszaki hátteret is jelentősen megváltoztatta: fokozatosan jelentek meg és terjedtek el a konténerek szállításához és tárolásához szükséges speciális járművek, és a letelepült, a csomóponti – árutovábbításhoz kapcsolódó – tevékenységek elvégzésére alkalmas konténer terminálokon használt kikötői daruk, és „kezelő” üzemek.<sup>[20]</sup>

Ezek a jelenségek pedig a tengerhajózás (és árutovábbítás) jogi kereteinek modernizálását, ésszerűsítését, majd újbóli egységesítését tették szükségessé. A gyakorlat fokozatosan „ismerte fel” ugyanis, hogy a Brüsszeli Egyezmény egyes kikötősei sok tekintetben meghaladottá váltak, valamint a nagy gazdasági világválságot követő inflációt és az árfolyamok rendkívüli – a tengeri kereskedelmi hajózásra is negatív hatást gyakorló – ingadozását sem lehetett „szó nélkül hagyni”;<sup>[21]</sup> mely tényezők egyértelműen a szabályok felülvizsgálatát és esetleges korszerűsítését tették indokolttá. Megérett tehát a helyzet a Brüsszeli Egyezmény meghaladására, s egy új egyezmény megalkotására. Az út azonban nem vezetett egyenesen Brüsszeltől Hamburgig már csak azért sem, mert a dekolonizáció révén megszületett fejlődő államok csoportjai az ENSZ szakosított

[16] A korszak egyik – a tengeri áruszállítást is új alapokra helyező – legjelentősebb terméke, a dízel-motorral felszerelt, tömeges áruszállítást lehetővé tevő konténerszállító hajó.

[17] Faria, 2009, 288–289.

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

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

[20] Explanatory, 1994.

[21] A tengeri árutovábbítás infrastrukturális fejlődésében mérőféldkőnek számító 60-as évek jellemzően a hagyományosan is tengeri kereskedelmet folytató iparosodott nagyhatalmak külkereskedelmi forgalmának kedvezett; a gazdaságilag fejletlen (iparosodó) államoknak azonban – rendezetlen anyagi helyzetük okán és kereskedelmi flotta hiányában is – éppen ellenkezőleg, hátrányára szolgált.

intézményeihez<sup>[22]</sup> fordultak az esélyegyenlőség követelményeinek is megfelelő új szabályok kidolgozásának igényével.<sup>[23]</sup>

A 60-as években kezdődő rendkívül intenzív jogalkotási munka eredményeként az ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottságának égisze alatt születtek meg azok a tengeri árufuvarozási tárgyú jogforrások,<sup>[24]</sup> melyek az angolszász alapokon nyugvó Brüsszeli Egyezmény tradícióival részben szakító, új tendenciákat (főként a fejlődő államok világgazdaságba történő integrálását, az eladósodottság és szegénység csökkentését) kívánták közvetíteni a nemzetközi kereskedelmi hajózás szabályrendszerébe.<sup>[25]</sup>

A világgereskedelmi szintű, egységes tengerjogi szabályozási környezet kialakításában – természetesen az ENSZ vezető szerepe mellett – a külkereskedelmi vonatkozásokban is jelentős (de elsősorban politikai) világszervezetek játszottak még fontos szerepet. Az egységes szabályozási struktúra kialakítására vonatkozó tárgyalások így a Kereskedelmi Világszervezettel,<sup>[26]</sup> a Nemzetközi Valutaalappal<sup>[27]</sup> és a Világbankkal<sup>[28]</sup> is elkezdődtek, de a közös munka mindvégig kísérleti fázisban maradt.

[22] A jogfejlesztés szervezeti alapjait így az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciájának (UNCTAD) 1964-es, valamint Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottságának (UNCITRAL) 1966-os megalapításával teremtette meg. A kereskedelmi jog egységesítésével foglalkozó szakosított szervezetek belépésével ugyanis remény csillant fel az egyensúly megteremtésére az érdekeltek között, amit az 1960-70-es években elkezdődött kodifikációs tevékenység is tükröz: az új jogalkotási „termékek” tervezetét – jelentős részben – az UNCTAD vagy az UNIDROIT készítette elő, amit később az UNCITRAL folytatott.

[23] Az UNCITRAL mellett a 60-as években elkezdődött kodifikációs munkák előkészítésében a Nemzetközi Intézet a Magánjog Egységesítéséért (UNIDROIT) is tevékeny szerepet vállalt. Az Intézményt már 1926-ban, a Nemzetek Szövetségének kisegítő szervezeteként alapították, majd a Szövetség megszűnését követően multilaterális megállapodással 1940-ben hozták újra létre.

[24] A négy tengeri árufuvarozási tárgyú nemzetközi jogforrás: a vonalhajózás (*liner service*) paci magatartásának és részesedésének irányt adó Vonalkonferenciák Magatartási Kódexe (1974); a Brüsszeli Egyezmény és kiegészítő protokolljainak struktúrájával szakító Hamburgi Egyezmény (1978), majd a multimodális árutovábbításra vonatkozó joggyakorlat egységesítésére létrehozott Multimodális ENSZ Konvenció (1980). A Szervezet jogalkotási tevékenységének „áttörő erejű” fordulatát hozta a Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció elfogadása is (1989), hiszen – a korábbi (UNIDROIT) kezdeményezések ellenére – ez az első olyan jogforrás, ami világszinten kívánja rendezni a tengeri fuvarozáshoz kapcsolódó szárazföldi, árutovábbítással összefüggő tevékenységek elvégzésére szakosodott, raktározó-„kezelő” üzemek (terminálok) felelősségi struktúráját. A bizottság legutóbbi – a globalizált kereskedelem révén életre hívott újfajta igényekre is reflektáló – nemzetközi egyezménye pedig a Rotterdami Egyezmény.

[25] Az UNCITRAL megfogalmazott célja a nemzetközi kereskedelem legfontosabb területeinek jogszabályi rendezése. A Bizottság jogalkotási hatáskörének témái felölelik a nemzetközi fuvarozást és a nemzetközi fizetéképtelenséggel kapcsolatos kérdéseket, de az elektronikus kereskedelmet, a nemzetközi kifizetéseket, a közbeszerzési és adásvételi ügyleteket is egységes szabályokkal kívánják rendezni.

[26] World Trade Organization (WTO).

[27] International Monetary Fund (IMF).

[28] World Bank (WB).

### III. EGY KOMPLEX SZABÁLYOZÁS VÍZIÓJA

#### A revízió első lépcsőfoka, a Visby Protokoll (Visby Protocol)

A Brüsszeli Egyezmény konkrét alkalmazása során felmerülő legsúlyosabb problémák abban mutatkoztak meg, hogy a csatlakozók zöme fenntartások útján, egyes cikkeket módosított szövegezéssel, vagy csak bizonyos rendelkezéseket emelt át saját jogrendszerébe, ami azzal a következménnyel járt, hogy meglehetősen sokféle változata hatályosult az Egyezménynek. Számos csatlakozó állam figyelmen kívül hagyta az egyezmény hatályára vonatkozó rendelkezéseket (X. cikk) is, ami a hajóselismervény kibocsátási helyét határozza meg az alkalmazhatóság feltételül: *a szerződő államok bármelyikében kiállított hajóselismervényre alkalmazandó; azaz elsősorban a bill of ladinget kiállító államból szállító kereskedelmi forgalmú járatokra*. Ráadásul az eltérő jogértelmezésből és ratifikációs nehézségekből adódóan, néhány állam külkereskedelmi gyakorlatában csak kimenő forgalomban, más államokban az exportban és az importban egyaránt érintett járatokra is alkalmazták az egyezményt. Az így kirajzolódó ellentmondásos helyzet természetesen a jogszabály céljaként megfogalmazott egységesítési szándéknak sem felelt meg, ami hamar rávilágított a revízió szükségességére.

A másik problémát az okozta, hogy a Brüsszeli Egyezmény az 1931-es arany-pénzrendszer felfüggesztése előtt (1924-ben) lépett hatályba. Az árfolyamokra vonatkozó nemzetközi konvenció hiányában azonban azok rendkívüli ingadozásnak voltak kitéve, amit a Brüsszeli Egyezményben megállapított 100 font sterling kártérítési limitérték nem tudott követni. A problémát fokozta, hogy a konvenció kártérítési határékének meglehetősen sokfajta változata létezett, a konténeres kereskedelmi forgalom növekedésével azonban a konténerben fuvarozott áruérték is – a védett szállítás lehetővé válása okán – fokozatosan nőtt.<sup>[29]</sup> A legsúlyosabb problémát azonban mégsem a kártérítési határérték reálértéke, hanem a csomagolási egység definiálása jelentette. A hajóstársaságok ugyanis legtöbbször a Brüsszeli Egyezmény és az Egyesült Államok tengeri kereskedelmi fuvarozásról szóló törvényének (US COGSA)<sup>[30]</sup> rendelkezéseire hivatkoztak, melyek alapján az egész konténert, és nem pedig tartalmát tekintették a kártérítés alapjának.<sup>[31]</sup>

A konténerizációval fellendült újszerű kereskedelmi gyakorlat, és a kártérítés alacsony reálértéke elegendőnek bizonyult ahhoz, hogy a CMI ismét napirendjére tűzze a hajóselismervény szabályozása tárgyában született Brüsszeli Egyezmény felülvizsgálatát, s annak részbeni kiegészítését, illetve módosítását dolgozza ki. Az 1968-ra elkészült – *Visby Protocol* néven ismert – kiegészítő jegyzőkönyv alap-

[29] Faria, 2009, 288–289.

[30] United States Carriage of Goods by Sea Act (1936).

[31] Faria, 2009, 288–289.

jaiban nem változtatta meg az egyezményt, de a Hágai Szabályok 3-4., 9. és 10. cikkét módosította, illetve kiegészítette. Így a fuvarozó csomagonkénti vagy egységkénti maximális felelősségét 10 000 arany frankban határozta meg, ha a feladó nem tett értékbevallást<sup>[32]</sup> a hajóselismervényen, valamint újítként beemelte a felelősségkorlátozáshoz való jog elvesztésének intézményét is.<sup>[33]</sup>

#### A Brüsszeli Protokoll (Brussels Protocol)

A CMI javaslatára 1967-ben – az egyébként aranydeviza rendszerhez kötődő – frankot határozták meg elszámolási egységként, azonban 10 évvel később, a módosító jegyzőkönyv hatályba lépésével egyértelművé vált, hogy újbóli revízióra lesz szükség. A frank arany-deviza rendszerhez való kötődése miatt ugyanis ismét problémák merültek fel az árfolyam reálértékével kapcsolatban, ami az árfolyam-különbözetek növekvő tendenciájában is megmutatkozott. Az árfolyamproblémákból adódó eltéréseket, és a sok tekintetben ellentmondásos helyzetet az IMF elszámolási egységének (SDR<sup>[34]</sup>) alkalmazásával kívánták orvosolni.<sup>[35]</sup>

Az 1979 februárjában (Brüsszelben) a kereskedelmi tengerészeti jog tárgyában tartott diplomáciai konferencián aláírták a Brüsszeli Protokollnak (Brussels Protocol) nevezett nemzetközi jogforrást, melynek legfőbb újítása – kiegészítve a Visby Protocol rendelkezéseit – az, hogy a fuvarozó felelősségét a rakomány elveszéséért/megsérüléséért 2 SDR/kg-ban állapítja meg.<sup>[36]</sup>

A kiegészítő jegyzőkönyv módosításai a gyakorlatban azonban kevésbé voltak sikeresek, hiszen nem oldotta meg azokat a problémákat sem, melyek a rakománybiztosítás és a felelősségbiztosítás átfedéséből eredtek, sőt az árukezelés fokozatosan modernizálódó technikai kihívásaira – a konténeres szállítás elterjedésére – sem reflektált. Ezen túl a Visby-, és a Brüsszeli Protokoll is lehetőséget kínál a ratifikációra/alkalmazásra a Brüsszeli Egyezmény aláírása nélkül is, ami tovább fokozza a kialakult ellentmondásokat.<sup>[37]</sup> Az egységes szabályozási

[32] Ha a feladó meghatározta az áru természetét és értékét is megjelölte a berakodás előtt, és azt rávezették a hajóselismervényre.

[33] Majtényi, 1986, 68–69.

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

[35] Faria, 2009, 288–289.

[36] Majtényi, 1986, 68–69.

[37] Kreskay, 1996, 49.

struktúra csak részben volt sikeres, amit jól mutat, hogy az 1979-es Protokollt igen kevés állam fogadta el.<sup>[38]</sup>

Az új fuvarjogi egyezmény (Hamburg Rules) megszületéséhez vezető út

A Visby és a Brüsszeli Protokollal teljessé vált Hague-Visby Rules sem teremtett tehát egységes, kiszámítható és a kikötők közötti áru fuvarozás minden aspektusára – beleértve a hajóselismervény kibocsátásával és alkalmazásával kapcsolatos problémákat is – kiterjedő szabályozási struktúrát, sőt a Rules kiegészítésével, módosításával a korábbi értelmezési és alkalmazási nehézségek, de a II. világháborút követő, korábban már kifejtett nehézségek sem oldódtak meg.

A Hague-Visby Szabályok „sokszínűségével” kialakult áttekinthetetlen helyzet önmagában is megalapozta volna a korszerűsítés, és a szabályok ésszerűsítésének igényét, azonban kritika tárgyává tették azért is, mert a fejlett államok monopolisztikus helyzete<sup>[39]</sup> miatt a fejlődő államoknak nem állt módjukban megfelelő súllyal részt venni az eredeti jogalkotási folyamatban; ekkor azonban már ragaszkodtak ahhoz, hogy külkereskedelmi termékeik fuvarozási feltételeinek rögzítése az ő beleszólásukkal és aktív közreműködésükkel történjen meg. Emiatt a jogalkotás folyamatában 180 fokok fordulat történt.

Egy zömmel fejlődő államok képviselőiből álló csoport – az ezekben a szervezetben élvezett többség miatt is – csak az ENSZ szakosított intézményeihez fordulhatott a tengeri áru fuvarozásra vonatkozó jogszabályok felülvizsgálata, és az esélyegyenlőség követelményeinek is megfelelő szabályozás igényével, s végül 1968-ban az UNCTAD-nál el is kezdődött a konkrét jogalkotási munka.<sup>[40]</sup>

A fejlődő államok kezdeményezésével szemben a nyugati államok természetesen ellenvéleményüket fejezték ki arra hivatkozva, hogy az UNCTAD szakmailag és technikailag sem elég felkészült az árutovábbításnak e speciális témáját érintő részletes kodifikációjára. A jogalkotás menedzselésére ezért a nemzetközi kereskedelmi jogra, ezen belül is a tengeri fuvarjogra szakosodott CMI-t és az 1966-ban (egyébként magyar kezdeményezésre) megalakult UNCTRAL-t<sup>[41]</sup> javasolták.

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

[39] A tengeri fuvarozási jogviszony meglehetősen egyoldalú szabályozása, valamint a felelősségi kérdésekkel kapcsolatos értelmezési problémák is további kritika tárgyává tették a Hágai Szabályokat. Az alkalmazás során ugyanis vitathatatlanul a fuvarozatók hátrányára szólt, hogy a Szabályzat sokszor tarthatatlanul előnyös helyzetet biztosított a fuvarozóknak, miközben figyelmen kívül hagyta a fuvarozatók érdekeit.

[40] A munkát korábban (1964) az Egyesült Arab Köztársaság kezdeményezte azzal a céllal, hogy egy teljesen új, a kikötők közötti áru fuvarozás jogi kérdéseit – beleértve a hajóselismervényt is – szabályozó struktúrát építsenek fel.

[41] ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága (United Nations Commission on International Trade Law).



A fejlődő államok viszont kitartottak – a CMI-nak a fuvarozó nemzetekhez való kötődése miatt – az ENSZ szakosított szervezete mellett, amely 1969-ben létrehozta azt a kifejezetten tengeri kereskedelmi hajózás szabályozására szakosodott munkacsoportot (Working Group on Transport Law), melynek révén (az 1971-ben kezdődő tárgyalásokon) megfogalmazást nyertek a Hague-Visby Rules felülvizsgálatának, és a 60-as években kialakult kereskedelmi gyakorlatnak a fuvarozói és fuvaroztatói érdekek kiegyensúlyozását is célzó új szempontjai.<sup>[42]</sup>

Az egyeztető eljárásnak a nyugati (fejlett) államok által generált diplomáciai-politikai viták is kísérő jelenségei voltak, melyek természetesen lassították a jogalkotási folyamatot, valamint a munkacsoportban való részvételi arányuk (20-ról 33 főre) növelésével tovább gyengítették az amúgy is gyenge lábakon álló fejlődő államok érdekérvényesítési lehetőségét. A nyugati államok azt is elérték, hogy a jogalkotási reformot áthelyezzék az UNCTAD-tól az UNCITRAL-hoz, azonban a szabályozás tárgyának módosításában (kikötők közötti áru fuvarozás) már nem jártak sikerrel. Így 1969-re konkrét megfogalmazást nyert a nemzetközi hajózás egyezményi szinten történő regulálásának igénye, amit az is sürgetett, hogy a fejlődő államok ekkor már a tengeri kereskedelmi hajózásban fuvaroztatóként 64%-os arányban részesedtek, saját kereskedelmi flottával azonban alig (7,6%) rendelkeztek.<sup>[43]</sup>

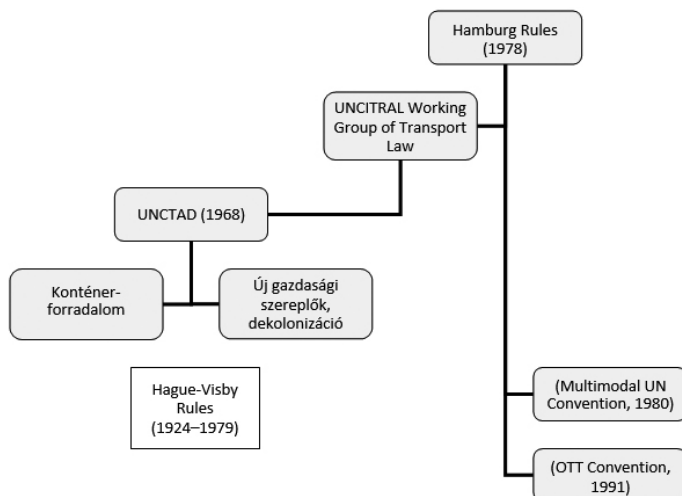
Az egy évtizednyi(!) előkészítő munka után 1978-ra készült el a Hamburgi Egyezmény tervezete: az összesen 58 ülésből álló érdekegyeztető tárgyalássorozat Hamburgban tartották (1978. március 6–24.), melyet a résztvevő 78 országból 68 állam elfogadott. A konvenciót 1978. március 31-én írták alá Hamburgban „A tengeri áru fuvarozásról szóló ENSZ Konvenció” címen, majd 1992. november 1-jén 20 országban hatályba is lépett.<sup>[44]</sup> Magyarország 1979-ben vált tagjává, majd 1984-ben ratifikálta az Egyezményt.<sup>[45]</sup>

[42] Sweeney, 1991, 511–538.

[43] A kereskedelmi adatoktól és a jogalkotási eljárástól függetlenül azonban Hamburg Rules-nak egyértelműen a fejlődő államok a legnagyobb nyertesei, ami a döntéshozatali eljárásban való részvételi lehetőségükből is következett. Az eljárást persze a háború utáni politikai és gazdasági fejlődés is formálta, nagyon sok kulcsfontosságú kérdés vonatkozásában alapvetően különbözött a Hágai Szabályok kodifikációs eljárásától.

[44] Barbados, Botswana, Burkina Faso, Chile, Egyiptom, Guinea, Kenya, Magyarország, Lesotho, Libanon, Malawi, Marokkó, Nigéria, Románia, Szenegál, Sierra Leone, Tanzánia, Tunézia, Uganda, Zambia. 1994. augusztus 1-jétől pedig Ausztria és Kamerun is tagjává vált.

[45] Documents of Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the meetings of the Main Committees, p. 153.



1. ábra: A Hamburg Rules létrejöttének folyamata

## V. A HAMBURGI EGYEZMÉNY

A szabályozás tárgya, s az egyezmény szerkezete

A Hamburgi Egyezmény komplex szabályozási struktúrában regulálja a tengeri áru fuvarozás jogi relevanciájú kérdéseit: rögzíti a fuvarozó jogait és kötelezettségeit, az áru fuvarozás során történő elveszéséért/károsodásáért fennálló felelősséget, részletesen foglalkozik a késedelemből eredő kár kérdésével, valamint a fuvarozó veszélyes áruért fennálló felelősségét is egységes szabályokkal rendezi. A Hamburgi Egyezmény jelentős újítást tartalmaz a Hague-Visby Ruleshoz képest a fuvarozó által kiállítandó dokumentumokra vonatkozóan is: a *bill of ladingre*, más értékpapírokra, valamint értékpapír funkcióval nem rendelkező dokumentumok kiállítására is egységes szabályokat fektet le, sőt igényérvényesítési, joghatósági, bírósági eljárási kérdéseket is szabályoz. A tartalmilag hat szerkezeti egységből és a záró rendelkezésekből álló konvenció 26 cikket, és hat kiegészítő rendelkezést tartalmaz.

## MEGHATÁROZÁSOK

Az egyezmény első szerkezeti egysége (1–3. cikk) a könnyebb alkalmazhatóság, és a jogértelmezési viták elkerülése céljából is pontos (néhány helyen azonban csak példálózó) meghatározást ad a szerződéses fuvarozó (*carrier*) és a tényleges fuvarozó (*actual carrier*), a fuvarozási szerződés (*contract of carriage*), az áru (*goods*), és az árutovábbítás (*carriage of goods*) meghatározására.

A 60-as években kialakuló újszerű kereskedelmi gyakorlatot követve a Hamburgi Egyezmény – a modernizáció követelményeinek is megfelelően – különbséget tesz a szerződéses és a tényleges fuvarozó között is. A konvenció *szerződéses fuvarozónak*<sup>[46]</sup> tekinti azt a személyt, aki a *feladóval*<sup>[47]</sup> a tengeri fuvarozási szerződést megkötötte. Ehhez képest *tényleges fuvarozó*<sup>[48]</sup> alatt azt kell érteni, akire a (szerződéses) fuvarozó a *küldemény továbbítását teljesen vagy részben rábízta*, vagy egy olyan másik személyt, akit a teljesítéssel megbíztak.

A konvenció – szakítva a Hágai Szabályok alkalmazási feltételével – a *hajóselismervény* mellett a tengeri kereskedelmi gyakorlatban használt más fuvarokmánnyal megkötött *fuvarozási szerződésekre* is alkalmazandó, amennyiben a fuvarozó fuvardíj fizetése ellenében vállalja, hogy az árut egyik kikötőből a másik kikötőbe szállítja (tengeren). Ezen túl az egyezmény hatálya alatt a szerződéses fuvarozó és a más fuvarozó közötti *kontraktus* is fuvarozási szerződésnek minősül, aminek a rakomány tengeri fuvarozása során történő átrakódása kapcsán van jelentősége annyiban, amennyiben a szerződés a tengeri fuvarozásra vonatkozik.<sup>[49]</sup>

A *hajóselismervény* – a Hague-Visby Szabályokhoz hasonlóan – (az a bemutatóra vagy rendeletre szóló) a fuvarozási szerződés alapjául szolgáló *okmány*, amely bizonyítja a tengeri fuvarozási szerződés megkötését és az áru fuvarozó által történő átvételét vagy berakódását, s mely ellenében a fuvarozó kiszolgáltatja az árut.

Az egyezmény – példálózó jelleggel – az áru fogalma alatt sorolja fel a fuvarozás tárgyát képező javakat, melyek között (a Hágai Szabályokkal ellentétben) az élőállatot is megemlíti, s konténeres szállítás esetében a speciális szállítóeszközöket (pl. konténer, raklap), és a csomagolást is áruként kezeli.

### A Konvenció hatálya

A Hamburgi Egyezmény az egységes nemzetközi gyakorlat megteremtése érdekében szélesebb alkalmazási kört határoz meg, mint a Hágai Szabályok.

Ez utóbbi kizárólag *egy tengeri szakaszra* vonatkozott, s csak a *berakodás és a kirakodás* közötti szakaszra kellett alkalmazni. Így hatálya értelemszerűen nem terjedt ki a szárazföldi „kezelő üzemek” (terminálok) tevékenységére sem. Az ezzel kapcsolatos problémák a több tengeri, és szükségszerűen szárazföldi szakaszt is magába foglaló árutovábbítási viszonylatokban merültek fel, melyekben a csomópontokon történő raktározásra, rakománykezelésre vonatkozóan –

[46] Hamburgi Egyezmény, 1. cikk 1. pont.

[47] A feladó pedig az a személy, aki a fuvarozóval a tengeri fuvarozási szerződést megkötötte, aki az árut a tengeri fuvarozási szerződéssel kapcsolatban a fuvarozónak ténylegesen átadja. (1. cikk 3. pont)

[48] Hamburgi Egyezmény, 1. cikk 2. pont.

[49] Hamburgi Egyezmény, 1. cikk 6. pont.

kiterjedt nemzetközi szabályozás hiányában – az adott kikötő szabályait kellett alkalmazni, vagy pedig a nemzeti jogrendszerek alkalmazása került előtérbe.<sup>[50]</sup>

A korábbi (a Hágai Szabályok) alkalmazásával kapcsolatban további ellentmondásokra okot adó tényező volt az is, hogy *csak az aláíró államban* kiállított hajóselismervényre, vagy az *aláíró ország kikötőjéből* induló fuvarozásra vonatkoztak, azaz *csak exportban érintett forgalomban volt alkalmazható*. Az import során (tehát bejövő kereskedelmi forgalomban) csak akkor volt érvényes a jogszá-bály, ha a hajóselismervényben ezt külön kikötötték.<sup>[51]</sup>

A Hamburgi Egyezmény rendelkezéseit azonban akkor is alkalmazni kell, *ha a tengeri fuvarozás két különböző állam között történik, és a fuvarozási szerződésben meghatározott berakodási kikötő szerződő állam területén van; vagy az az opciós kikötő, ahol a rakományt ténylegesen kirakták, szerződő állam területére esik. Ezen túl alkalmazandó akkor is, ha a hajóselismervényt vagy szerződést bizonyító egyéb okiratot szerződő államban állították ki; vagy a bill of ladingben a szerződő felek kikötötték a Hamburgi Egyezmény vagy olyan nemzeti jog alkalmazását, amely csatlakozott az Egyezményhez.*<sup>[52]</sup>

E szabályok alapján egyértelmű tehát, hogy alkalmazása nem függ a hajó, a fuvarozó, a feladó, a címzett vagy más érintett személy nemzetiségétől, sőt hatálya igen sok esetben kiterjed annak a fuvarozónak a fuvarozási szerződésére is, melynek személyes joga alapján az egyezményt egyáltalán nem lehetne alkalmazni. Nem vonatkozik azonban a Hamburgi Egyezmény a *cabotage*<sup>[53]</sup> fuvarozásra, és a „hajóbérletre”<sup>[54]</sup> sem, hacsak nem áruátvételi elismervényként szolgál a *bill of lading*.

A Hamburg Rules újítása a korábbi szabályokhoz képest az is, hogy *tárgyi hatályának bővítése*<sup>[55]</sup> révén javaknak tekinti az élőállatokat és a fedélzeti rakományt is, azaz e küldemények továbbítására is vonatkozik az egyezmény.

[50] Az átrakásos hajóselismervény, vagy a kombinált áru fuvarozási *bill of lading* természetesen megoldást kínálhatott a problémára.

[51] Hamburgi Egyezmény, 2. cikk a-b. pont.

[52] Hamburg Egyezmény, 2. cikk 1. pont.

[53] „Cabotage”: Fuvarozási tevékenység egy adott ország területének két pontja között, amelyet az adott országban nem honos gazdasági szereplők végeznek. Eredetileg hajózási kifejezés, a tengeri államok saját kikötői közötti, illetve a nemzetközi folyamok egy államhoz tartozó szakaszán zajló forgalomra vonatkozott.

[54] „Hajóbérleti szerződés” (*charter party*): a tengeri árutovábbítás legősibb formájának tekinthető szerződéses típus a hajótulajdonos és az árutulajdonos között, melynek három alapváltozata van (voyage C/P, time C/P, bare-boat C/P).

[55] Majtényi, 1986, 70-71.

## A hajóselismervény a Hamburgi Egyezményben

Az egyezmény 14–18. cikke külön fejezetben rendelkezik a fuvarozással kapcsolatos okmányokról: részletesen kitér a hajóselismervény (*bill of lading*) tartalmára és funkcióira, bizonyító erejére, valamint az okmánnyal kapcsolatban tehető fenntartásokra is. Amellett, hogy a kodifikáció során figyelembe vették és tiszteletben tartották a hajóselismervény nagy múltra visszanyúló, világpiaci gyakorlat alapján kialakult jogi és kereskedelmi funkcióit, a nem forgatható, és értékpapír funkcióval sem rendelkező okmányok<sup>[56]</sup> kiállításának lehetőségével, valamint a B/L bizonyító erejének „újrarendelésével” mégis jelentős újítást vezettek be.<sup>[57]</sup>

A hajóselismervény kibocsátásával kapcsolatban nem fogalmaz meg lényegi változást a konvenció, azaz a Hague-Visby Ruleshoz hasonlóan a (szerződéses vagy tényleges) fuvarozó köteles a feladó részére az áru átvételét igazoló hajóselismervényt<sup>[58]</sup> kibocsátani, melyet a fuvarozó által felhatalmazott személy – a korszerűsítés igényének is megfelelően – kézírással vagy elektronikus úton<sup>[59]</sup> egyaránt aláírhat.

A hajóselismervényen – a Brüsszeli Egyezményt is életre hívó nemzetközi joggyakorlat alapján – fel kell tüntetni az áru azonosságának megállapításához szükséges általános adatokat, a csomagok, árudarabok számát vagy mennyiségét; súlyát annak megfelelően, ahogy a fuvarozó azt írásban megadta; az áru látható minőségét és állapotát; a fuvarozási jogviszonyban érintett személyek nevét és székhelyét, valamint az árutovábbításra vonatkozó alapvető adatokat.

Az első szembevetendő különbség azonban a korábbi szabályokhoz képest az, hogy a Hamburgi Egyezmény sokkal részletesebben sorolja fel a hajóselismervény tartalmi elemeit, amit feltehetően az új felelősségi struktúra megfelelő alkalmazása, és a különböző típusú fuvarokmányok alkalmazása<sup>[60]</sup> tett szükségessé.<sup>[61]</sup>

A Hamburgi Egyezmény szerint kiállított hajóselismervény igazolja a szerződés létrejöttét, tartalmazza a fuvarozási szerződés feltételeit, bizonyítja az áru fuvarozó általi átvételét, valamint áru feletti rendelkezési jogot is megtestesít. Ezek alapján – az ún. *letter of indemnity* (garancialevél) kiállításával – a feladó felelősséggel tartozik a fuvarozó részére szolgáltatott adatok valóságtartalmáért az áru általános természetét, darabszámát, súlyát és mennyiségét illetően, sőt e

[56] Hamburgi Egyezmény, 18. cikk.

[57] Szemben a Hágai Szabályokkal, ami csak a hajóselismervényt (*bill of lading*) tekinti egyetlen alkalmazható fuvarjogi okmánynak.

[58] „Received for shipment B/L”.

[59] Azonban csak akkor, ha az nem összeegyeztethetetlen kiállító állam jogával.

[60] „Shipped „B/L”, „Received for shipment B/L”, értékpapír funkcióval nem rendelkező fuvarokmányok.

[61] Abban az esetben viszont, ha – egyébként kötelező – rendelkezés vagy adat hiányzik a *bill of lading*-ről, az nem jelenti feltétlenül a fuvarokmány érvénytelenségét, ha egyébként az alapvető funkcióknak megfelel.

kötelezettség megszegésével okozott kárt a *bill of lading* átruházása esetén is meg kell térítenie a fuvarozónak.<sup>[62]</sup>

A konvenció szerint tehát a *bill of lading* bizonyítja az áru átvételét és kiszolgáltatását. Ha a fuvarozó tudja (vagy alappal feltételezheti is), hogy a rakomány nem felel meg a feladó által előírt, és a hajóselismervényben rögzített feltételeknek, köteles – az áru hibájának megjelölésével – a *bill of ladingre fenntartást* vezetni.

Ha a fuvarozó nem tesz megjegyzést az áru állapotára vonatkozóan, úgy kell tekinteni, hogy jó állapotban vette át. Ezzel, mármint az átvett áru állapotával kapcsolatban viszont további kiegészítő vélelmeket állít fel a konvenció. Egyrésztől, az ellenkező bizonyításáig vélelmezni kell, hogy a fuvarozó átvette az árut (shipped B/L-nél azt is, hogy berakodták a hajóba), valamint azt is, hogy olyan állapotban vette át, melyet a hajóselismervény feltüntet.<sup>[63]</sup> Másrésztől az egyezmény megdönthetetlen vélelmet állít fel a fuvarokmány harmadik személy részére történő átruházása esetére is.<sup>[64]</sup>

Mivel a Brüsszeli Egyezmény rendelkezései szerint a hajóselismervény bizonyító ereje csupán a fuvarozó által átvett áru mennyiségi és minőségi tulajdonságaira terjed ki,<sup>[65]</sup> így a Hamburgi Egyezmény sokkal komplexebb és több részletre kiterjedő, határozottabb struktúrában szabályozza a hajóselismervényhez fűződő garanciák és fenntartások rendszerét.

#### A hajóselismervény további típusai

A 60-as években elterjedő konténeres szállítás jelentős változásokat eredményezett a tengeri kereskedelmi hajózás életében és szabályozási struktúrájában is, s többek között a nemzetközi kereskedelmi gyakorlat a *liner service*-hez kapcsolódó, és az angolszász pragmatizmus révén életre hívott különböző hajóselismervény típusokat is kicsiszolta.

[62] Azon garancialevél vagy megállapodás tiltott és hatálytalan harmadik személyek (címezett) vonatkozásában, amelyben a feladó arra vállal kötelezettséget, hogy megtéríti a fuvarozó részére az olyan kárt, amely abból eredt, hogy nem a megadott adatokat jegyezte be, vagy nem tett az áru állapotával kapcsolatban megjegyzést. A garancialevél magával a feladóval szemben akkor hatályos, ha nem harmadik személy becsapására irányul. Csalárd garancialevél elfogadása esetén a fuvarozó a felelősségkorlátozás kedvezménye nélkül felel az ebből eredő kárért. (Majtényi, 1986)

[63] Megdönthető vélelem.

[64] Vagyis a *bill of lading* harmadik személy részére történő átruházása esetén nem bizonyítható ennek ellenkezője. (beleértve azt a címezett is, aki jóhiszeműen bízott a *bill of lading*-ben foglaltakban).

[65] Az Egyezmény rendelkezései szerint az ellenkező bizonyításáig vélelmezni kell, hogy a fuvarozó által átvett áru megfelel a hajóselismervényben megjelölt tulajdonságoknak, 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 *shipped B/L* (behajózva) és a *Received for shipment B/L* (fuvarozásra átvéve) a Brüsszeli Egyezmény megszületésekor<sup>[66]</sup> is használt hajóselismervény típusok voltak, melyek között jogi hatásukat tekintve az a legfontosabb különbség, hogy *shipped bill of ladinget* a hajóstársaság csak akkor állíthatta ki, ha a hajóba berakták az árut, és a fuvarozást haladéktalanul meg is kezdték. A *received for shipment B/L* ezzel szemben az áru fuvarozó általi átvételkor volt kibocsátható, ami garanciát jelentett arra is, hogy annak újbóli őrizetéről, raktározásáról a fuvarozó gondoskodik a berakodásig.

A Hamburgi Egyezmény azzal egészíti ki a Brüsszeli Egyezmény vonatkozó rendelkezéseit, hogy „*elhajózott*” fuvarokmány csak azzal a feltétellel állítható ki, ha a rakomány ténylegesen a B/L által megnevezett hajón van, valamint külön rá kell jegyezni az áru berakodásának konkrét időpontját is. Ha a fuvarozó már korábban kiállított *bill of ladinget* ad át a feladónak, a feladó a *shipped bill of lading* ellenében köteles a korábbi visszaadni a fuvarozónak. Az egyezmény azonban fenntartja azt a Brüsszeli Egyezményben is ismert szabályt, miszerint a korábban kiállított *bill of ladingre* rá kell vezetni az áru „*behajózott*” állapotát is.

A területi hatály kérdésénél részletezett problémák egy további – a kereskedelmi árutovábbítási mechanizmus „újszerűsödése” (1960) előtt még nem alkalmazott – hajóselismervény formulát is szükségessé tettek, melyet főként a több fuvarszöveggel történő, és ezért több fuvarozó közreműködésével lebonyolódó, több szakaszból álló árutovábbítási viszonylatban alkalmaznak. A *through (közvetlen) B/L* elsősorban a tengeri-folyami vagy a szárazföldi-vízi áru fuvarozás összekapcsolása közben terjedt el, amely alkalmazásának elsődleges feltétele az volt, hogy a kombinált fuvarozás tengeri szakaszt is tartalmazzon.

A nemzetközi tengeri kereskedelmi gyakorlat ugrásszerű növekedésével fokozatosan terjedtek el a 60-as években az árut megtestesítő hajóselismervények mellett az *értékpapír funkcióval nem rendelkező fuvarjogi okmányok is*.<sup>[67]</sup> Ezen okmányok amellest, hogy használatukkal elkerülhetővé váltak a *bill of lading* alkalmazása körében gyakran felmerülő problémák (például amelyek abból eredtek, hogy a rakomány előbb érkezett meg a célállomásra, mint hogy a címzett átvehette a hajóselismervényt<sup>[68]</sup>); bizonyítják a szerződés létrejöttét és az áru átvételének tényét, valamint tartalmazzák a fuvarozási szerződés feltételeit is.

Az értékpapír funkcióval nem rendelkező fuvarozási okmányok alkalmazása kevésbé elterjedt a nemzetközi kereskedelmi forgalomban, a Hamburgi Egyezmény azonban mégis „alkalmazkodik” ahhoz a fokozatosan erősödő kereskedelmi tendenciához, hogy szabályai azon tengeri áru fuvarozási szerződésekre is alkalmazhatók legyenek, melyekre nem állítottak ki hajóselismervényt, vagy

[66] 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*).

[67] Például a *sea willbay*.

[68] *Explanatory note by UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978* (Hamburg), 40. fejezet.

pedig más, értékpapír funkcióval nem rendelkező fuvarokmány alapján jött létre a tengeri fuvarozási szerződés. Ez is jelentős újítás a Hágai Szabályokhoz képest.

Összefoglalóan megállapítható, hogy a Hamburgi Egyezmény megőrizte a *bill of ladingre* vonatkozó korábbi szabályozás (Hague-Visby Rules) évszázados gyakorlaton nyugvó bevált intézményét, de számos, az új kereskedelmi gyakorlathoz, illetve az új technikához kapcsolódó újítással egészíti ki a korábbi megoldásokat.

## VI. FELELŐSSÉGI SZABÁLYOK

### A fuvarozói felelősség alapvető sajátosságai

A fuvarozás során szükségszerűen felmerülő veszélyek a helyhez kötött és jól kalkulálható szolgáltatásokhoz képest egyedivé és sajátossá teszik magát a fuvarozási jogviszonyt is. A fuvarozásban rejlő kockázatot önmaga a helyváltoztatás, a továbbítási közeg és a technológia, a sajátos belső tulajdonságokkal bíró küldemények „önmagukra való” veszélyessége,<sup>[69]</sup> valamint a szolgáltatás fokozatosan tömegessé válása rejti magában. Ezek a körülmények a szerződéskötés időpontjában jellemzően nem láthatóak előre, s az esetek többségében a konkrét károk sem elháríthatóak.<sup>[70]</sup>

További sajátosság az ún. *receptum helyzet*, vagyis a jogviszonyban érintett felek közötti, az árutovábbítás során megmutatkozó bizonyítási aszimmetria, ami azt jelenti, hogy a fuvarozó bizonyítási monopólium, az árutulajdonos pedig egyfajta bizonyítási ínséghelyzetben van a tekintetben, hogy mi történik az áruval a fuvarozás során. Ebből következik, hogy a felelősség nem a fuvarozó *maga-tartása* – amely a fuvaroztató számára kedvezőtlen bizonyítási lehetőség miatt egyébként általában nem megállapítható – *értékelésén*, hanem *a bekövetkezett kár tényén* alapulhat csak.

A bizonyítási monopólium fennálltát egyébként már a római jog is beépítette a *receptum felelősségbe*, melyet a „fuvarozó” kimentési lehetőségeinek a minimálisra korlátozásával ellensúlyozott. A hajós, továbbá a fogadós és istállótulajdonos az általa átvett dolgokért felelősséggel tartozott tehát, amely kezdetben még inkább feltétlen helytállásnak volt tekinthető, majd később szelídült felelősséggé: a *vis maior*-ig terjedő *custodia felelősséggé* redukálódott (vagyis kiterjedt a *casus minorra*<sup>[71]</sup> is).

[69] Ebben a természeti-környezeti-technológiai közegben a fuvarozó befolyásolási, megelőzési, elkerülési lehetősége („ellenőrzési kompetenciája”) igen nagy mértékben korlátozott, s van egy olyan sáv is, amelyben a fuvarozó befolyásolási lehetősége lényegében kizárt.

[70] Szalay, 2015.

[71] A *casus minor* olyan kár, esemény, amelyet az ember általában el tudna hárítani, azonban még a leggondosabb családapát is érheti. Például: lopás, elvesztés.



A fuvarozói felelősség – a fent kifejtett sajátosságokból adódóan – ma is egyfajta objektív felelősségi struktúra, vagyis a fuvarozó felelőssége a kár bekövetkezésének tényéből következik, azaz a felvétel és a kiszolgáltatás között történő elveszés, megsérülés tényéből; a mentesülés lehetőségét pedig tételesen felsorolt mentesítő körülmények bizonyításához kötik a szabályozások.

A fuvarozói felelősség alóli legáltalánosabb mentesülési okok egyrészt a felelősség felső határát jelentő *vis maior* esetei, de mentesüléshez vezet, ha a küldeményben keletkező kár az áru sajátos természetéből (pl. törékenysége) származik (hiszen a fuvarozás csupán e tulajdonságok felszínre kerülését segíti elő), míg a mentesítő okok harmadik csoportját a fuvaroztató közrehatásának különböző esetkörei képezik (pl. hiányos csomagolás, helytelen rögzítés, rakodás stb.).

A fuvarozás további sajátossága, hogy – a különleges kockázatok miatt – a fuvardíj nem biztosít fedezetet a bekövetkező, gyakran szélsőséges mértékű károsodásokra, ezért a szabályozások a kártérítés mértékét kivétel nélkül limitálják, mint ahogy a károsodás körülményeinek rögzítésére (és az igényérvényesítésre) is részletes szabályokat tartalmaznak.

A modern fuvarozói felelősség – a kifejtettekbenől következően – egy olyan „háromszatú” konstrukcióba rendeződött, melyet az objektív felelősségi struktúrán (és a kimentő okok rendszerén) túl a kártérítés korlátozott volta és az igényérvényesítési eljárás tesz sajátossá.<sup>[72]</sup>

#### Tengeri fuvarozói felelősség időbeli kerete és a felelősség alapja

A hajóselismervénnyel történő tengeri fuvarozás az egyéb fuvarozási módokhoz képest számos további sajátossággal rendelkezik, hiszen a kockázat nagyságrendekkel nagyobb, és a kockázat elosztásának indokai is eltérnek. Ebben a körben a szabályozás követi az évszázados (évezredes) gyakorlatot, s külön szabályozza a *külön hajókár* – az egyes fuvaroztatók és a fuvarozó közötti felelősség- és kockázatelosztás – intézményét, s a *közös hajókárt* (*general average*), amely a fuvaroztatók és a hajós veszélyközösségének kockázatelosztását szabályozza. A fuvarozó felelőssége összecszerűségét tekintve is korlátozás alá esik, de fokozott szerepet kap a fuvarozás nemzetközi jellege, valamint a szerződésről kiállított fuvarokmány értékpapír funkciója is.

Ez a struktúra – lényegében a már kifejtett módon – megjelent a Brüsszeli Egyezmény felelősségi rendszerében is, jó néhány elemét azonban túlhaladta az idő.

A Brüsszeli Egyezmény a fuvarozó felelősségének időbeli terjedelmét a berakodástól a kirakodásig terjedő időtartamban határozza meg, mellyel azonban nyitva marad *az áru átvételétől a berakodásig, és a rakomány kirakodásától a kiszolgáltatásáig* terjedő időszak – felelősségi viszonyok szempontjából igen

[72] Szalay, 2015.

jelentős - kérdése. Ahogy a területi hatály kérdésénél már kifejtettük, az ebből eredő problémák a több tengeri és (ezért szükség szerint) szárazföldi szakaszt is magába foglaló árutovábbítási viszonylatban, valamint az import során, azaz bejövő kereskedelmi forgalomban merülnek fel igazán élesen. A Hamburgi Egyezmény e körben is jelentős változást hozott, s a fuvarozó felelősségének tartamát ahhoz az időszávhhoz köti, melyben a fuvarozó az árut *ténylegesen birtokolja*: felelőssége tehát az áru átvételétől a kiszolgáltatásig terjed. A fuvarozó felelőssége tehát a fuvarozás során, valamint a berakodási és kirakodási kikötőben addig áll fenn, amíg az árut birtokában tartja.<sup>[73]</sup> A felelősség időbeli kereteinek „finomhangolásán” túl a Hamburgi Egyezmény radikálisan szakít a Brüsszeli Egyezmény sajátos *kétágú* felelősségi rendszerével, amely egy *vegyes rendszerben* vétkességi és objektív elemeket egyaránt hordoz. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a fuvarozó *vétkessége esetén* köteles a kárt megtéríteni a hajó tengerképességéből és/vagy rakományképességéből származó károk tekintetében.<sup>[74]</sup>

A *hajóút* során keletkező árukárokért való felelősség viszont egyfajta *objektív felelősségi* logikát követ,<sup>[75]</sup> ahol is a küldeményben keletkezett kár ténye önmagában megalapozza a kárfelelősséget. Akkor mentesül a felelősség alól, ha az a-q-ig terjedően felsorolt, jellemzően valamely külső veszélyt, vagy a fuvaroztató közrehatását tükröző tényező okozta a kárt.<sup>[76]</sup> A Hamburgi Egyezmény azonban szakít a

[73] Hamburgi Egyezmény, 4. cikk 2. pont: Jelen cikk 1. pontjának alkalmazása szempontjából az árut a fuvarozónak birtokában lévőnek kell tekinteni a) attól az időponttól kezdve, amikor átvette az árut (i) a feladótól, vagy a feladó megbízásából eljáró személytől, (ii) valamely hatóságtól vagy harmadik személytől, akinek a berakodó kikötőben alkalmazandó jog vagy szabályozás értelmében az árut elhajózás céljából át kell adni; b) addig az időpontig, amikor kiszolgáltatja az árut: (i) az árunak az átvevő részére történő átadásával, vagy (ii) ha az átvevő a fuvarozótól nem veszi át az árut, az árunak az átvevő rendelkezésére bocsátásával, a szerződéssel, vagy a kirakodó kikötőben alkalmazandó joggal, vagy a vonatkozó kereskedelmi szokásokkal összhangban; vagy (iii) az áru átadásával annak a hatóságnak vagy harmadik személynek, akinek az árut a kirakodó kikötőben alkalmazandó jog vagy szabályozás értelmében át kell adni.

[74] Vétkességi elemnek számít az a rendelkezés 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.

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

[76] Hamburgi Egyezmény 4. cikk, 2. pont. „Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship. (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier. (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters. (d) Act of God. (e) Act of war. (f) Act of public enemies. (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process. (h) Quarantine restrictions. (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative. (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general. (k) Riots and civil commotions. (l) Saving or attempting to save life or property at sea. (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods. (n) Insufficiency of packing. (o) Insufficiency or inadequacy of marks. (p) Latent defects not discoverable by due diligence. (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, •

Hague-Visby Rules felelősségi struktúrájával, s egy sajátos, a megelőzés (prevenció) elsődlegességét hangsúlyozó formulát vezet be. Eszerint a fuvarozó felelősséggel tartozik az áru elveszéséből/megsérüléséből, valamint a kiszolgáltatási késedelemből eredő kárért (amennyiben a kár akkor következik be, amikor az árut birtokában tartja), kivéve, ha bizonyítja, hogy ő maga – vagy az általa választott közreműködők – *minden ésszerűen elvárható intézkedést megtettek a kár elkerülése érdekében.*<sup>[77]</sup> A Hamburgi Egyezmény felelősségi rendszere tehát egy sajátos, a Hague-Visby Rules vétkességi és objektív elemekből egyaránt felépülő felelősségi konstrukciójával szemben egyetlen generálklauzulában rögzíti a fuvarozónak az áru elveszéséért/megsérüléséért vagy késedelmes kiszolgáltatásáért fennálló felelősségét.

A fuvarozó felelősségét azonban elnehezíti, hogy a fuvarozó birtokában levő rakományt ért kár esetén *vélelmezni kell, hogy a megelőzés tekintetében mulasztás terheli.* Ez (néhány kivételtől eltekintve) azt jelenti, a fuvarozónak kell bizonyítania, hogy a kár elhárítása/csökkentése érdekében minden elvárható intézkedést megtett. Gyakorlatilag szinte megdönthetetlen bizonyítékot kell felmutatnia. A bizonyítási teher szabályainak hatálya alól csak két kivételt enged a törvény (tűzkár és élőállat esete), amikor nem a fuvarozónak, hanem a károsultnak kell bizonyítania a fuvarozó gondatlan magatartását.

Érdeemes megjegyezni, hogy a nemzetközi tengeri fuvarjog vonatkozásában újszerűnek számító generálklauzula a Varsói Egyezmény<sup>[78]</sup> mintájára került megalkotásra, s valamilyen mutációja a korábban keletkezett többi tengeri fuvarjogi szabályokban is megjelenik.<sup>[79]</sup>

A Hamburgi Szabályok jelentős újítása az is, hogy részletesen szabályozza<sup>[80]</sup> a *késedelemből* eredő kár kérdéskörét is, melyet az akkori technikai fejlettség (fejletlenség) okán a Hágai Szabályok nem tettek a szabályozás tárgyává. A Hamburg Rules szerint kiszolgáltatási késedelemről akkor beszélünk, ha a szerződésben meghatározott kirakodási kikötőben nem szolgáltatták ki az árut, illetve ilyen megállapodás hiányában akkor, *ha olyan határidőn belül nem történik meg, amely ésszerű gondossággal elvárható.*<sup>[81]</sup>

- *or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.*”

[77] *The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.* (Article V (1)).

[78] 1936. évi XXVIII. törvény a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről.

[79] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 1980), United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade (Vienna, 1991).

[80] Hamburgi Egyezmény, 5. cikk 2. pont.

[81] Hamburgi Egyezmény, 5. cikk 3. pont: *„The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.”*

Az egyezmény összhangot teremt a *szereződéses (contractual carrier)* és a *tényleges fuvarozó (actual carrier)* felelőssége között. A szerződéses fuvarozó felelősséggel tartozik a közvetett fuvarozó szerződésszerű teljesítéséért is.<sup>[82]</sup>

Az egyezmény rendelkezései szerint a fuvarozó tehát a *teljes fuvarügylet* lebonyolításáért tartozik felelősséggel, ami alapján a közvetett fuvarozó károkozó magatartását is úgy kell tekinteni, mintha a fuvarozó saját cselekedete vagy mulasztása lett volna. A teljes körű összhang megteremtése érdekében *egyetemesleges felelősség* terheli a fuvarozókat. Abban az esetben, ha a szerződéses fuvarozó által vállalt többletkötelezettségből vagy a kimentési lehetőségek korlátozása miatt nem érvényesíthető a kár, vagy annak egy része, a tényleges fuvarozóra csak erre vonatkozó kifejezett és írásbeli megállapodás telepít kártérítési kötelezettséget.

### A kártérítési mértékének korlátozása

A „háromosztatú” felelősségi struktúra második elemét jelentő kártérítés mértékének határok közé szorítása – mint említettük – annak következménye, hogy a fuvardíj nem teszi lehetővé a kockázattal arányos mértékű fedezet akkumulálását. Erre tekintettel minden modern fuvarjogi szabályozás a kártérítés mértékét az árunak a fuvarozó által megismerhető értékéhez igazítja, sőt a legújabb szabályozások – ennyiben követve a Brüsszeli Egyezmény megoldását – az árudarabok szerinti összehatárhoz is köti. Ezt csupán a kiemelten hangsúlyos felelősségi mozzanatok, a szándékos, illetve súlyos gondatlansággal okozott kár esetkörei írják felül, amikor a fuvarozónak a teljes kárt kell megtérítenie.<sup>[83]</sup>

A tengeri fuvarjogban a kártérítés mértékének összegszerű korlátozása már megjelent a korai hajóselismervényekben, majd a Brüsszeli Egyezmény 100 font sterlingben, a Visby Protocol max 10.000 arany frank/csomagban, a Brussels Protocol 2 SDR-ben határozta meg a fuvarozó kártérítési kötelezettségét. A Hamburgi Egyezmény a kártérítés határértékét tovább színezte: így a csomagonként 835 SDR vagy kilogrammonként 2,5 SDR alkalmazásával tovább bonyolódott az amúgy is kevésbé átlátható helyzet, hiszen a két egyezmény alapján párhuzamosan történik a hajófuvarozás (a Hamburgi Egyezmény 25%-kal magasabb értéket állapít meg,<sup>[84]</sup> mint a Visby Protokoll határértéke).<sup>[85]</sup>

A Hamburg Rules a kiszolgáltatási késedelemért fennálló felelősségre<sup>[86]</sup> vonatkozó új előírásokat vezet be: a kártérítés mértéke a késedelmesen kiszolgáltatott

[82] Hamburgi Egyezmény, 10. cikk 1. pont.

[83] Szalay, 2015.

[84] Explanatory note by UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg), 6/22. pont.

[85] Ezzel szemben – mint említettük – a Brüsszeli Egyezmény és a Visby Protokoll a mindenkori aranyvaluta érték szerint határozta meg a kártérítési limitértéket, de az arany változó reálértéke miatt a nemzeti valutáknak sem volt állandó értéke.

[86] Hamburgi Egyezmény, 6. cikk, 1./b. pont.

áru darab után fizetendő *fuvardíj* két és félszeresének megfelelő összegre korlátozódik, azonban nem haladhatja meg a tengeri fuvarozási szerződés alapján fizetendő *teljes fuvardíj* összegét.<sup>[87]</sup> A fuvarozási szerződésben a felek megállapodhatnak úgy is, hogy a fuvarozó felelősségi értékhatára magasabb legyen a meghatározottnál. Ugyanakkor az egyezmény a fuvarozó felelősségének szerződéses csökkentését nem teszi lehetővé, sőt a fuvarozó együttes felelőssége nem haladhatja meg az áru teljes elveszésére megállapított korlátozást.<sup>[88]</sup> (Az egyezmény ezen megoldása követi a többi fuvarjogi szabályozás megoldását, s a kockázatmegosztásánál még alacsonyabb, de jól kalkulálható összeget, a fuvardíjat veszi alapul.

A Hamburgi Egyezmény a Visby Protokollhoz hasonlóan fenntartja a felelősségkorlátozás „kettős formuláját”, mely csomagonként és kilogrammonként állapítja meg a felelősség mértékét. Ennek az a lényege, hogy a számítás során figyelembe vegyék azt a tényt is, hogy a tengeren szállított áru érték-súly arányában jelentős különbségek lehetnek. (Például a súlyához képest alacsonyabb értéket képviselő ömlesztett áru, valamint azon javak szállítása esetén, ahol jóval magasabb az érték/súly arány; pl. nehézgépek szállítása.)<sup>[89]</sup>

A Visby Protokoll révén a Hágai Szabályok részét képező – és a közreműködőkre is vonatkozó – *felelősségkorlátozáshoz való jog elvesztéséről* is rendelkezik az egyezmény. E szerint a fuvarozó nem hivatkozhat a küldemény elveszése/megsérülése/késedelmes kiszolgáltatása esetén felelőssége összegszerű korlátozására, ha a kár bekövetkezése kapcsán *szándékosság* vagy *súlyos gondatlanság* terheli.<sup>[90]</sup> Ebben az esetben tehát a megelőzés háttérbe szorítja a kockázatelosztás, valamint a felelősség más elemeit is, melynek révén lehetővé válik a *teljes kár* érvényesítése, ugyanakkor kizárja a felelősség egyéb korlátozását is.<sup>[91]</sup>

Hagyományos tengerjogi szabály, hogy a Hamburgi Egyezmény rendelkezései sem érintik a fuvarozónak, a tényleges fuvarozónak, valamint azok közreműködőinek a nemzetközi egyezményekből vagy valamely nemzeti jogból eredő azon jogait és kötelezettségeit, melyek a tengeri hajók tulajdonosainak felelősségkorlátozására vonatkoznak.<sup>[92]</sup>

[87] Hamburgi Egyezmény, 6. cikk 1/b-c. pont.

[88] Szalay, 2015.

[89] Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978. (Hamburg), 6. fejezet.

[90] Hamburgi Egyezmény, 8. cikk 1-2. pont.

[91] Szalay, 2015.

[92] Hamburgi Egyezmény, 25. cikk 1. pont: *“This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.”*

Treaties	Limit per package/ unit	Limit per kilogram	Limit in case of delay
Hague Rules	100 pound sterling	Not applicable	Not applicabe
Hague-Visby Rules	666.67 SDR  Initially 10.000 Franc Poincare, but replaced with the SDR by the Brussels Protocol in 1979	2 SDR  Attempts to give a definition of „package” and „unit” failed. Weight per kilogram was introduced.	Not applicable
Hamburg Rules	835 SDR  Nautical error defence was eliminated. The package limitation concept was maintained but limitation amounts were only marginally raised.	2.5 SDR	Damage for delay is possible but subject to limitation: 2.5 times freight payable for the goods delayed but not exceeding the total freight payable, art. 6., 1/b.
Multimodal UN Convention	920 SDR	2,75 SDR	
OTT Convention		8, 33 SDR  2,75 SDR (maritime leg)	
Rotterdam Rules	875 SDR  Amounts slightly increased. Conduct barring limitation made more restrictive: personal act	3 SDR  No definition given of „package” or „unit”	Idem as Hamburg Rules

1. ábra: A felelősség összegszerű korlátozása (csomag/kg)

*Forrás: Package limitation as an essential feature of the modern maritime transport treaties: a critical analysis (Dr. Marc, p. 123.)*

### Igényérvényesítés

A „háromosztatú” fuvarozói felelősségi struktúra harmadik elemét az *igényérvényesítés* sajátos szabályainak csoportja képezi. A Hamburgi Egyezmény V. része (19–22. cikk) meglehetősen részletesen szabályozza – a Hágai Szabályokhoz képest – az elveszés/megsérülés/késedelem miatti „fenntartás” és „felszólamlás”

(vagyis előzetes igénybejelentés) kérdését, a joghatóságot, valamint bírósági eljárási kérdésekkel is foglalkozik.

A fuvarozó privilegizált bizonyítási alaphelyzete miatt – az árutulajdonos jogainak és érdekeinek védelme céljából – fokozott pontosság, rendszerezettség és hitelesség várható el az eljárásban felhasználandó dokumentumok jellegére, hitelességére, kitöltésének és felvételének körülményeire vonatkozóan,<sup>[93]</sup> amely a Hamburgi Egyezményben teljesül is, az átlagoshoz képest rövidebb, de nem jogvesztő (!) határidőhöz köti az igényérvényesítés lehetőségét.

A Hamburgi Egyezmény – az ENSZ égisze alatt született tengeri áru fuvarozási tárgyú jogforrásokból kirajzolódó tendenciának megfelelően<sup>[94]</sup> – a fuvarozási szerződés alapján támasztható igények *elévülési idejét 2 évben* határozza meg. Ez azt jelenti, hogy a tengeri fuvarozásra vonatkozó minden igény elévül, ha két éven belül nem indítanak bírósági vagy választottbírósági eljárást. Ez különbözik a Hágai Szabályok igényérvényesítési határidejétől, mely egyéves elévülési időt határoz meg. Ezen túl lényeges különbség az is, hogy míg a Brüsszeli Egyezmény *jogvesztő* jellegű határidőt köt ki, addig a Hamburg Rules a kétéves elévülési határidő lejáratát után is fenntartja a lehetőséget kártérítési igény érvényesítésére.<sup>[95]</sup>

A címzett az áru átvételét követő *első munkanapon* köteles a fuvarozónak az áru hiánya/sérülése miatti igényeket írásban bejelenteni. Abban az esetben viszont, ha ezt elmulasztja – ellenkező bizonyításig – úgy kell tekinteni, hogy a fuvarozó szerződés szerűen, jó állapotban szolgáltatotta ki az árut.

A fuvarozó *késedelme* esetén az *átvételt követő 60 napon belül* nyújthat be kártérítési igényt a címzett (ha több fuvarozó teljesíti a szerződést, az igények a szerződést kötő fuvarozónál és a tényleges fuvarozónál is bejelenthetők). Amennyiben pedig ennek fordítottjaként a fuvarozó nem tesz írásbeli bejelentést a kiszolgáltatás időpontjától számított 90 napon belül az áru hibájával kapcsolatban, a feladót és alkalmazottjait nem terheli felelősség a kár bekövetkezésében.<sup>[96]</sup>

A jogrendszerek közötti bírósági eljárási különbözőségek kiküszöbölése, és a jogegységesítés megvalósítása érdekében a Konvenció – tekintettel arra a körülményre is, hogy némely állam eleve kizárja a tengeri áru fuvarozással kapcsolatos jogviták választottbírósági úton történő rendezését – nagyon részletesen, és a felek megállapodására bízva szabályozza az eljárási kérdéseket.

A speciális igényérvényesítési szabályozás lehetővé teszi – az elévülési idő letelte után is – a károkozó részére, hogy viszontkeresetet terjesszen elő. Ennek feltétele azonban az, hogy a visszkereset megindítására azon időtartamon belül kerüljön sor, mely az adott nemzeti bíróság jogrendszere szerint megengedhető.

[93] Szalay, 2015.

[94] A Hamburgi Egyezmény, a Multimodális ENSZ Konvenció, a Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció és a Rotterdami Egyezmény esetében is 2 év az elévülési határidő.

[95] Az intézmény alkalmazása csak részben számít a Hamburgi Egyezmény újításának, hiszen a Visby Protokoll vezette be elsőként az effajta kártérítési lehetőséget.

[96] Hamburgi Egyezmény, 19. cikk.

A visszkereset megindításáig eltelt időtartam azonban nem haladhatja meg a 90 napot, mely akkor kezdődik, amikor a viszontkeresetet indító személy a kiszabott kártérítési kötelezettségének eleget tett.<sup>[97]</sup>

### Közös hajókár

A Konvenciónak (a kockázatosztás szempontjából) igen jelentős intézménye a közös hajókár (*general average*). (A Hague Visby Rules nem regulálta egységes szabályokkal a közös hajókár kérdését).

A közös hajókár a tengeri fuvarjog legrégebbi,<sup>[98]</sup> mindmáig élő jogintézménye, melynek kiindulópontja az, hogy tengeri veszélyek bizonyos fokig kiszámíthatatlanok, és egyaránt fenyegetik a fuvarozási eszközöket (a hajókat), és az azokon szállított rakományt is. Ezért méltányos, hogy a közös tengeri vállalkozásban érdekelt felek (az áruk és a hajó tulajdonosai) a még nagyobb károk elkerülése végett, a javak tudatos megsemmisítésével vállalt áldozatokat közösen viseljék. A közös hajókár tehát mindenkor *szándékos és ésszerű károkozás*, illetve *költségvállalás* abból a célból, hogy ily módon egy *fenyegető nagyobb veszélyt elhárítsanak*.<sup>[99]</sup>

A jogintézmény jellegzetessége, hogy szokásjogi eredetű, és természetesen legfontosabb rendelkezései is nemzetközi szokásjog alapján kerülnek alkalmazásra, sőt a *Hague Protocol* kiegészítése révén a *York-Antwerp Rules*ban ma is tovább él.<sup>[100]</sup>

A közös hajókárra vonatkozó egységes szabályokat 1860-ban Glasgowban dolgozták ki Glasgow Resolutions néven. 1864-ben azonban már nemzetközi értekezletet tartottak, melyen konkrét megfogalmazást nyert a közös hajókárra vonatkozó szokásjogi joganyag írásba foglalásának és egységesítésének szükségessége (*York Rules*). A York-i Szabályokat az antwerpeni nemzetközi tengerészeti jogi értekezleten (1877) újabbakkal egészítették ki, és ettől fogva a York-Antwerpeni Szabályok (*York-Antwerp Rules*) néven vált elterjedté. Később 1890-ben Liverpoolban, majd 1924-ben és 1950-ben is módosították és korszerűsítették a

[97] „An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.” (20. cikk 5. pont).

[98] Eredete a Földközi-tengeri kultúra ókori, a római kort megelőző időszakra nyúlik vissza. Az bizonyos, hogy a főniciaiak már ismerték a közös hajókárt. A régi időkől a közös hajókár szabályai nagyon sokat változtak és korszerűsödtek, de lényegük és belső logikájuk változatlan maradt.

[99] *Lex Rhodia de iactu mercium*, mint a Mediterráneum „*general law of the sea*”: „Ha a hajó megmentése céljából az áruk egy részét tengerbe dobják, a tengerbe dobás okozta veszteségeket nemcsak a tengerbe dobott áru tulajdonosa viseli, hanem az arányosan megoszlik a többi áruk tulajdonosa és a hajó tulajdonosa között.”

[100] Szalay, 2015.



szabályokat, majd a jelenleg hatályos szöveg – a CMI,<sup>[101]</sup> az IUMI<sup>[102]</sup> és az AIDE<sup>[103]</sup> munkája révén – 1974-ben született meg, melyet *York-Antwerp Rules* néven fogadtak el. E szabályok jellegzetessége, hogy alkalmazását nem írja elő kötelező jogszabály, hanem a felek megegyezésén, *a fuvarozási szerződés kikötésén alapul*.

Éppen erre tekintettel mondja ki a 24. cikk azt, hogy alkalmazhatóság szempontjából az egyezmény nem befolyásolja a tengeri fuvarozási szerződésnek vagy valamely nemzeti jognak a közös hajókárra vonatkozó rendelkezéseit.<sup>[104]</sup> Ezen túl a rakomány elveszéséért/megsérüléséért fennálló felelősséget szabályozó rendelkezések<sup>[105]</sup> meghatározzák azt is, hogy az átvevő megtagadhatja-e hozzájárulását a *general average* alkalmazásához, illetve, hogy a fuvarozó köteles-e az ilyen hozzájárulásért vagy mentési költségért kártérítést fizetni.<sup>[106]</sup>

Nemzetközi és hazai viszonylatban a közös hajókár – felek konszenzusán alapuló – alkalmazásának feltétele, hogy a hozott áldozatnak vagy költségeknek rendkívüli természetűnek kell lennie (vagyis a hajó, a gép és a felszerelések rendes használat során felmerülő sérülése nem alapozhatja meg a közös hajókárt); valamint közös kockázatnak is fenn kell állnia.<sup>[107]</sup> Ezen túl a közös vállalkozásnak közös veszélyben kell lennie, és a közös veszélyben valamilyen vagyontárgy vonatkozásában áldozatot kell hozni/költséget viselni, melynek természetesen ésszerűnek és szándékoltnak kell lennie azzal a céllal, hogy megőrizze a közös vállalkozást egy közvetlen veszélyhelyzet fenyegetése esetén.

A közös hajókár a speciális szabályozáson túl azért is érdemel különös figyelmet, mert azon kevés számú tengeri magánjogi szabály közé tartozik, melyet a magyar jog is ismer.<sup>[108]</sup>

[101] Comité Maritime International.

[102] International Union of Marine Underwriters.

[103] Association Internationale de Dispatcheurs.

[104] *Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.* (24. cikk (1) bek.).

[105] A 20. cikk (elévülési idő) azonban kivételt képez a szabály alól(!).

[106] *With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.* (24. cikk, 2. pont).

[107] Ha tehát a cselekmény csak a hajó/rakomány/fuvardíj megóvását célozza, nincs közös hajókár.

[108] 1973. évi 6. tvr. 30. §: „A felek megállapodhatnak abban, hogy a hajót és a rakományt együttesen közvetlenül fenyegető rendkívüli veszély elhárítása érdekében végrehajtott mentési cselekménnyel rendkívüli áldozatvállalással) szándékosan és ésszerűen okozott károk és költségek a hajót, a rakományt és a fuvardíjat -értékarányosan – együttesen terhelik.”

## VII. A KONVENCIÓ JELENTŐSÉGE ÉS UTÓÉLETE

### A pürrhoszi győzelem

Az 1978-ban elfogadott Hamburg Rules nem szakadt el minden vonatkozásban a Brüsszeli Egyezmény és a kiegészítő protokollok rendelkezéseitől, de az azok alkalmazása során kialakult nemzetközi joggyakorlattól sem, sőt figyelemmel volt a hajóselismervény történelmileg kialakult jogi és kereskedelmi funkcióira is. Ebben a tekintetben tehát nem történt lényeges változás.

Az egyezmény azonban mégis számottevő új elemet hozott a tengeri fuvarjogba, s talán az is kijelenthető, hogy egy új tendenciát kívánt megvalósítani a fuvarozási jogviszony, különösen a fuvarozói felelősség szabályozását illetően.

Új alapokra helyezte a felek közötti kockázatmegosztást, figyelemmel volt a konténerizáció, s a modern tengerhajózási technológiák követelményeire, sőt hatályának a kikötő területére való kiterjesztésével új határok közé helyezte a kikötők közötti árutovábbítás szabályozásának térbeli-időbeli kereteit, melynek révén a kimenő és a bejövő kereskedelmi forgalomban is alkalmazásra kerülhetett.

A konvenció legszembetűnőbb, és a nemzetközi tengeri kereskedelmi forgalomra is legnagyobb hatást gyakorló egyik újítása az volt, hogy a Hágai Szabályokkal ellentétben a Hamburg Rules hajóselismervény kiállítása nélkül is alkalmazható. Míg a Brüsszeli Egyezményben – a Paramount záradék<sup>[109]</sup> révén – a hajóselismervény a tengeri fuvarozási szerződés alapja és szélesebb körben való alkalmazhatóságának feltétele is, addig a Hamburgi Egyezmény bővíti a kört, és más, értékpapír funkcióval egyébként nem rendelkező fuvarokmányok használatát is lehetővé teszi.

Különböző típusú hajóselismervények kicsiszolásával a Rules választ adott a 60-as években elterjedt konténeres szállítás okán megváltozott tengeri kereskedelmi hajózás kihívásaira is, melynek révén a több fuvarozó közreműködésével lebonyolódó, multimodális jellegű *liner service* szolgáltatás alapjait is megteremtette. Ez tulajdonképpen a Multimodal UN Convention és a Rotterdam Rules egyes rendelkezéseinek elődjét is jelentette, melyek elsősorban az Egyezményben kodifikált hajóselismervény típusokra építik a több szakaszból álló, ún. háztól házig történő árutovábbítás jogi relevanciájú kérdéseit.

A Hamburgi Egyezmény modernnek tűnik abban a tekintetben is, hogy a több részletre kiterjedő fogalom-meghatározásai révén, lényegében a 60-70-es évek

[109] A záradék „segédeszközként” szolgál a Hágai Szabályok alkalmazása (10. cikk) során. Alapesetben 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 rátették az *Egyezmény pecsétjét* a kimenő hajóselismervényekre, abban bízva, hogy így alkalmazni fogják a Hágai Szabályzatot. Végezetül – természetesen a bírói gyakorlat megerősítése révén – általánossá vált, hogy jogellenesnek és érvénytelennek tekintették azt a hajóselismervényt, amely nem tartalmazta a Paramount záradékot.

kereskedelmi gyakorlatát önti jogszabályi formába, hiszen a szerződéses és a tényleges fuvarozó megkülönböztetését sem a Brüsszeli Egyezmény, sem a kiegészítésekkel teljessé vált Hague-Visby Rules nem tartalmazza. A tengeri fuvarozási jogviszony szereplőinek meglehetősen alapos és több részletre kiterjedő definiálása új trendet hozott a későbbi UNCITRAL konvenciók tekintetében is, hiszen a Rotterdami Egyezmény is különbséget tesz a „szolgáltató” felek között, sőt a tengeri árutovábbítás multimodális jellegű megközelítésében az egyéb szolgáltatókat (pl. terminál) is hatálya alá vonja.

A Hamburg Rules sikerét ígérte a területi hatály – korábban már kifejtett – bővítése is. Alkalmazási körének a kikötő területére való kiterjesztése révén ugyanis úttörő szerepet játszhatott volna az egységes nemzetközi joggyakorlat kialakításában, az egyezmény ratifikációs számából adódóan (a földrajzi területeket is figyelembe véve), azonban nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Ezen kívül a tengeri fuvarozási jogviszony egyoldalúságát, a fuvarozók – leginkább a felelősség körében felmerülő – indokolatlanul előnyös helyzetét is határok közé kívánta szorítani, mellyel egységes fuvarjogi szabályozást kívánt megvalósítani. A Brüsszeli Egyezmény és a kiegészítő protokollokkal módosított Hague-Visby Rules nemzeti jogrendszerekbe emelt változatai ugyanis nem szolgálták a nemzetközileg egységes jogértelmezés, és az egységes bírósági joggyakorlat kialakulását.

Ennek egyik legnyilvánvalóbb esetköre a Brüsszeli Egyezményben a fuvarozó és a károsult bizonyítási helyzetével és a bizonyítás menetével kapcsolatos. Elsőként ugyanis a károsultnak kell bizonyítania (természetesen) a kár bekövetkezését, majd a bizonyítási teher átszáll a fuvarozóra, aki mentesítő okként hivatkozhat a tengerképeség fennállására, majd a mentesítő klauzulák valamelyikére (a-q pontig), valamint bizonyíthatja azt is, hogy sem az ő, sem alkalmazottjainak *mulasztása* nem járult hozzá a kár bekövetkezéséhez. A felek közötti feloldhatatlannak tűnő érdekellentét miatt azonban konkrét igény fogalmazódott meg egy egyszerűbb, és elsősorban a *megelőzést* hangsúlyozó formula kidolgozására a fuvarozói felelősség megállapítása érdekében, vagy éppen ellenkezőleg, a kártérítési kötelezettség alóli mentesülésre.

A bizonyítási teher problémáját a Hamburgi Egyezmény – a korábban kifejtettek szerint – egészen leegyszerűsítette azzal, hogy egyetlen generálklauzulába tömöríti a fuvarozó felelőségének szabályozását. E szerint kárigény felmerülte esetén a fuvarozónak kell bizonyítania, hogy ő (és alkalmazottai) minden ésszerű intézkedést megtett(ek) a kár elkerülése vagy csökkentése érdekében.<sup>[110]</sup>

Az egyezmény a fuvarozó felelősége összességű korlátozásának elvét ugyan fenntartja, de magasabb mértékben (2,5 SDR) határozza meg, mint a Brüsszeli

[110] Hamburgi Egyezmény, 5. cikk, 1. pont: *The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.*

Protokoll módosítása révén e tekintetben is teljessé vált Hágai Szabályok (2 SDR). Ugyanakkor kétféle számítási módot tesz lehetővé: árudarabonként (835 SDR), illetve kilogrammonként (2,5 SDR), ami eltérést, de vitathatatlanul körültekintőbb és egységesebb szabályozást jelent a Visby és a Brüsszeli Protokoll módosításai révén kirajzolódó „sokszínű” helyzethez képest. Ugyanakkor az összegszerű korlátozás fenntartása azt is jelenti, hogy ebben a vonatkozásban az egyezmény nem szakít a tengeri fuvarozás jogi hagyományaival.

A nemzetközi árutovábbítás tömegszerű és fajlagos jellegű szolgáltatássá válása okán új alapokra helyezett fuvarozói felelősségi struktúra bevezetésével az igényérvényesítési eljárások és határidők is nagyon részletes szabályozás tárgyává váltak, sőt – a Hague-Visby Rules rendelkezéseit kiegészítve – hangsúlyos szerepet kaptak a választottbíróvási és joghatósági kérdések is.

Ebben a vonatkozásban a Hamburgi Egyezmény meglehetősen körültekintő, új trendet hozó komplex szabályozási pályára állította az UNCITRAL égisze alatt megszületett további tengeri áru fuvarozási tárgyú konvenciók igényérvényesítési struktúráját is.

A Hamburg Rules által bevezetett rugalmas és gyakorlati szemléletű 2 éves, nem jogvesztő határidő enyhít ugyan a Brüsszeli Egyezmény (Hague-Visby Rules) szigorúbb feltételeket támasztó követelményein; a bizonyítási eljárás sikerét azonban veszélyeztetheti az igények későbbi bejelentésének lehetősége, sőt a bizonyítási eszközök megszerzése és rendelkezésre tartása is nehézségekbe ütközhet.

A gyakorlati jogalkalmazás szempontjából a Hamburgi Egyezménynek egyértelmű pozitív hozadéka az igényérvényesítési eljárás új alapokra helyezése, ezért nem véletlen, hogy a Hamburg Rulest felváltó Rotterdami Egyezmény lényegében átveszi e kérdéskör komplex szabályozását, sőt bizonyos elemeiben még részletesebb rendelkezéseket tartalmaz. A Hamburgi Egyezmény a general average jogintézményének szabályozásával összhangot kívánt teremteni a York-Antwerpen Szabályokkal is. Ez alapján a Rules nem írja elő a közös hajókár szabályainak kötelező alkalmazását, hanem – a szerződési szabadság elvének érvényesülésével – a felek konszenzusára, illetve a fuvarozási szerződésre bízta. A jogszabályban testet öltött évszázados hagyomány a Rotterdami Egyezményben is tovább él. A Hamburgi Egyezmény ezzel egy gyakorlati szemléletű, és sokkal szélesebb szabályozást biztosít, mint a Brüsszeli Egyezmény és az annak alapján kialakult nemzetközi joggyakorlat. A fuvarozás szereplőinek így nem kell figyelembe venni a nemzeti jogrendszerek szabályozását, akár felvevő, tranzit vagy kiszolgáltató fuvarozóra gondolunk. A Hamburgi Egyezmény tehát számos előremutató rendelkezést fogalmazott meg. Ugyanakkor számos vitás kérdést hagyott nyitva, illetve keletkeztetett.

A jogalkotás következő „kikötője”: Rotterdam

A Hamburgi Egyezménnyel kapcsolatos aggodalmának a CMI már nagyon korán hangot adott: *véleménye szerint* ugyanis az egyezmény életbe lépésével

megszűnik minden, a tengeri árufuvarozási jog egységesítéséért (1897 óta!) végzett munkájának eredménye, ami legfőképpen a felelősségi szabályok újrakodifikálásában és újszerű struktúrájában ölt testet.<sup>[111]</sup> E szerint a fuvarozó felelőssége lényegesen módosult és szigorodott: megszüntette a meghatározott káreseményekhez fűzött felelősségkizáró klauzulák felsorolását, és a fuvarozói felelősség általános mércéjéül az ésszerű (*reasonable*) gondosságot írja elő a megelőzést illetően a generálklauzulában.<sup>[112]</sup>

Emiatt nem meglepő, hogy már a ratifikáció is nehézségekbe ütközött:

A ratifikációval kapcsolatos nehézségek ellenére az UNCITRAL révén elkezdődő egységesítési célú kodifikációs tevékenység végül is sikerrel járt annyiban, hogy nagyon lassan és vontatottan, de elegendő számú ország aláírással és ratifikációval<sup>[113]</sup> 1992. november 1-jén (14 évvel az elfogadás után!) hatályba lépett a konferencia helyszínéről elnevezett egyezmény.

A Hamburg Rules-t ratifikáló országok zömének a világ tengeri árufuvarozásában és kereskedelmi flottájában való részesedése azonban csupán töredéke azon országoknak, akik még mindig a Hague-Visby Rulest alkalmazzák. A jogalkotási forradalom tehát nem oldotta meg a sok tekintetben ellentmondásos helyzetet, a gyakorlatban ezért – feltehetően a legújabb tengeri fuvarjogi tárgyú egyezmény hatályba lépéséig – továbbra is a Hague-Visby Rules bír meghatározó jelentőséggel annak ellenére is, hogy sok tekintetben, figyelemmel a tengeri közlekedési-szállítási alrendszer műszaki-technológiai fejlődésére, meghaladottá vált.<sup>[114]</sup>

A Hamburgi Egyezmény alkalmazásának tapasztalatai tehát – további kodifikációra is okot szolgáltatva – egyértelműen bebizonyították, hogy egyes fogalmak (például fuvarozási szerződés és a fuvarozó) státusának újragondolása, a felelősségi struktúra „megújítása”, valamint területi hatályának bővítése ellenére is az csak sok nehézséggel alkalmazható. Ennek magyarázata az, hogy a tengeri árutovábbítás folyamata szükségszerűen kiegészül más fuvarozási és árukezelési módokkal is. Így probléma merülhet fel abban az esetben, ha a rakomány elhe-

[111] A revízió célja – mint bemutattuk – az volt, hogy a Hágai Szabályokhoz képest egy sokkal egyszerűbbnek vélt (egyébként a Varsói Egyezmény révén a légi árutovábbítási viszonylatban bevált) rendszerbe foglalja a fuvarozó felelősségét, azt lényegében egyetlen generálklauzulába foglalja.

[112] Ez a megoldás eredményét tekintve hasonló a magyar polgári jog fő felelősségi szabályához, amely a polgárjog alanyaitól azt követeli meg, hogy jogviszonyaikban úgy járjanak el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható. (Szalay, 2015)

[113] Albánia, Ausztria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Csehország, Chile, Dominikai Köztársaság, Egyiptom, Gambia, Georgia, Guinea, Jordánia, Kenya, Lesotho, Libanon, Libéria, Kamerun, Magyarország, Malawi, Marokkó, Nigéria, Paraguay, Románia, Saint Vincent and the Grenadines, Szenegál, Sierra Leone, Szíria, Tanzánia, Uganda, Zambia. (A tengerparttal nem rendelkező európai országokat jelöltük dőlt betűvel.)

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

lyezése a hajóba történő berakodás előtt, illetve a kirakodás után nem a kikötőben, hanem annak vonzáskörzetében, jellemzően a raktározó-kezelő üzemben (ún. terminálon) történik. Erre a Hamburgi Egyezmény sem nyújt teljes körű megoldást, ezért egyfajta komplex szabályozási struktúra megteremtése céljából az 1970-es években már megkezdődött az ún. multimodális fuvarozás<sup>[115]</sup> nemzetközi szinten történő regulálása. Ennek eredményeként 1980-ban megszületett a Multimodális ENSZ Konvenció<sup>[116]</sup> (valamint az árutovábbításhoz kapcsolódó tevékenységeket ellátó terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció<sup>[117]</sup> is).

A Multimodal UN Convention megoldást kínált volna e szabályozási űr kitöltésére, azonban az egyezményt a hatályba lépéshez szükséges 20 állam helyett csak a 11 (!) csatlakozó<sup>[118]</sup> ratifikálta, így érvényes volt ugyan, de hatálytalan.

A modern tengeri fuvarjogi szabályozás kodifikációs íve közel egy évszázadot karol át, a jogegységesítésre törekvő munka ellenére a nemzetközi jogegységet mégsem sikerült megvalósítani. Ennek döntő oka a hatályban lévő jogszabályok száma mellett az egyes rendelkezések – korábban már kifejtett – országonként eltérő értelmezéséből, és az eltérő joggyakorlatból fakad.

A jogegységesítés igénye pedig vitathatatlanul fennállt, mert nemzetközi szabályozás hiányában – közvetlenül vagy közvetve – a hazai jogrendszerek szerinti szabályok érvényesülnek, így a fuvarozásban érintett feleknek előzetesen, és esetenként rögzíteni kell a jogok és kötelezettségek rendszerét, a felelősség feltételeit és a kimentési okokat, sőt a biztosítási kérdésekben és a fuvardíj mértékében is a jogviszony alanyainak kell konszenzusra jutniuk. Ez a folyamat pedig amellet, hogy egy későbbi jogvita kiváltója is lehet, jelentősen lassítja a konkrét fuvarügyletet.

A kudarcra ítélt kísérletek tanulságait levonva – és a feloldhatatlan érdekellentétek okán kialakult helyzetre is figyelemmel – tehát egy új egyezmény adhatott csak megoldást. Ennek, mármint a 2009-ben elfogadott *Rotterdami Egyezménynek* a megalkotásába azonban már – a korábbi jogszabályokkal szembeni szabályozási és ratifikációs küzdelem tanulságait is levonva – az UNCITRAL mellett az érdekelt gazdasági szereplők, érdekképviseltek is bekapcsolódtak: fuvarozói és fuvaroztatói érdekképviseltek, biztosítótársaságok és ügynökségek tehettek javaslatokat a konszenzus, de legalább *egyfajta kompromisszum* megteremtésére.

A Rotterdam Rules ennek eredményeként az aktuális kereskedelmi gyakorlatra épülő olyan szabályozást tükröz, melyben a korábbi, hatályba nem lépett tengeri árutovarovozási tárgyú egyezmények – főként azok felelősségi-kötelezettségi struktúrájának – elemei is megmutatkoznak, s a komplex szabályozási rendszer felépítésének igényével multimodális jelleget is hordoz. A konvenció tehát ebben

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

[116] Multimodal UN Convention.

[117] OTT Convention (1991).

[118] Burundi, Chile, Georgia, Libanon, Libéria, Malawi, Mexico, Marokkó, Rwanda, Szenegál, Zambia.

a vonatkozásban is túllép a Hamburgi Egyezmény rendelkezésein, hiszen megoldást kínál a vonalhajózási viszonylatban szinte mindennaposnak mondható ún. háztól-házig történő (*wholly or partly by sea*) árutovábbítás jogi relevanciájú kérdéseire is. Szabályozásában nemcsak egységes jogi keretek felállítását tűzte ki célul, hanem követi a nemzetközi fuvarozási konvenciók (pl. Varsói Egyezmény, CMR) által közvetített szabályozási tendenciákat is, sőt felelősségi struktúrája egyértelműen megmutatja a Hamburgi Egyezmény által választott irány helytelenségét: *felelősségi struktúrájában egyértelműen visszatért a Brüsszeli Egyezmény kockázatosztási rendszeréhez*. Értékelő elemet hordozó generálklauzula (Hamburgi Egyezmény) *helyett* a felelősségi mezőt „leszeletelő”, döntően objektív, könnyen bizonyítható *tények* mentesítik a fuvarozót, s osztják meg a felek közötti kockázatot. Számos más újítást is tartalmaz az egyezmény, például az elektronikus hajóselismervény alkalmazási feltételeire és jogszabályi kereteinek egységesítésére vonatkozóan, sőt a szabályozás tárgyává emeli a tengeri árutovábbítás vonatkozásában eddig nem alkalmazott szerződési formát, az ún. *volume contracts* intézményét is.<sup>[119]</sup>

A Rotterdami Egyezmény tehát egy új kompromisszum letéteményese, ami a várakozások szerint talán nem fog a Hamburgi Egyezmény sorsára jutni, és kiszámítható, minden fél számára elfogadható gazdasági és jogi feltételeket fog teremteni.<sup>[120]</sup> Azonban az, hogy a gyakorlatban miként váltja be a hozzá fűzött reményeket, csak – a remélhetőleg mihamarabbi – hatályba lépése, és a szabályok alapján kialakuló nemzetközi kereskedelmi joggyakorlat fogja véglegesen megmondani. Az azonban biztos, hogy elődje, jelen tanulmány „főhőse”, a Hamburg Rules jött, látott, de nem győzött.

## IRODALOM

- 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.
- 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*, Springer Heidelberg Dordrecht London New York.
- Bernhofen, Daniel M – El-Sahli, Zouheir – Kneller, Richard (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.
- Faria, Jose Angelo Estrella (2009): Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules. *Texas International Law Journal*, Vol. 44. no. 3. 277-309. <http://www.tilj.org/content/journal/44/num3/Faria277.pdf>

[119] „Volume contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.

[120] A témával a következő tanulmányban szándékozom foglalkozni.

- Kovács Miklós – Majtényi László – Szalay Gyula (1991): *Tengeri fuvarjog*. Universitas Győr Nonprofit Kft.
  - Kreskay Ferenc (1996): *A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján*. (kandidátusi értekezés)
  - Majtényi László (1986): *Tengeri fuvarjog*. Tankönyvkiadó, Budapest.
  - Hoeks, Marian (2010): The contemporary situation and its pitfalls. In.: *Multimodal Transport Law*, Kluwer Law International BV, The Netherlands.
  - Rondo Cameron (1998): *A világgazdaság rövid története a kőkorszaktól napjainkig*. Maecenas könyvek – Talentum Kft., Budapest.
  - Sturley, Michael F. (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, Michael F. – Fujita, Tomotaka – Ziel, Gertjan van der (2010): *Introduction and historical background to the Rotterdam Rules*. 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 (2004): *Nemzetközi szállítmányozás*. 2. kiadás, Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr.
  - Szalay Gyula (2008): *A fuvarjog alapjai*. Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr.
  - Szalay Gyula (2015): Befejezetlen mondat, avagy az új Ptk. és a fuvarozói felelősség. In: Keserű Barna Arnold – Kóhidi Ákos (szerk.): *Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnabás tiszteletére*. Eötvös József Kiadó, Budapest.
- 
- 1936. évi XXVIII. törvény a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezmény becikkelyezéséről.
  - Convention on the liability of operators of transport terminals in international trade, 1994.
  - International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Hague Rules)
  - Explanatory (1978): Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea. Hamburg.
  - Explanatory (1994): Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980.
  - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.
  - United Nations Convention on the liability of operators of transport terminals in international trade, 1994.
  - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008)