

A tengeri fuvarozói felelősség módosulásai a változó szabályozások tükrében

Kovács Viktória

Széchenyi István Egyetem

Deák Ferenc Állam-és Jogtudományi Kar, Kereskedelmi, Agrár-és Munkajogi
Tanszék

e-mail: dr.viktoria.kovacs@gmail.com

Absztrakt

A modern tengeri fuvarozói felelősség kialakulásának története három különböző korszak joggyakorlatának és jogalkotási tevékenységének az eredménye. Az ókori, római jogi előzményeken túl a 18. század végétől datálódó ipari forradalom hozott fordulóponthoz nemcsak a tengeri hajóközlekedés (és árutovábbítás) gazdasági és műszaki-technikai környezetének megváltozásában, de annak szabályozásában is. Az ENSZ szakosított intézményeinek 1960-as években elkezdődött jogalkotási tevékenysége tovább színezte az amúgy is szerteágazó szabályozási struktúrát, viszont egy teljesen új fuvarozói felelősségi rendszert vezetett be. A sikertelen kísérletek tanulságait levonva az eddigi legutolsó tengeri (multimodális) fuvarjogi konvenció a hagyományos felelősségi elemekhez tért vissza, egyelőre kérdés, hogy milyen sikerrel.

Kulcsszavak: *Brüsszeli Egyezmény, Hamburgi Egyezmény, tengeri áru fuvarozás, Rotterdami Egyezmény.*

1. BEVEZETÉS

A magyar jogtudomány érdeklődésének egyik „vakfoltja” a tengeri árutovábbítás – egyébként rendkívül jelentős, és igen izgalmas – szabályozási struktúrája. Ez annak ellenére van így, hogy jelenleg a külkereskedelmi áru forgalom igen nagy része overseas viszonylatban bonyolódik le, mégis ritkán gondolkodunk el azon, hogy milyen óriási logisztikai teljesítmény szükséges mindennapi kényelmünk és jólétünk biztosításához. Arról pedig nem is beszélve, hogy mindennek köze lehet a joghoz: végülis nem azért zajlik árucsera a világban, mert a jogszabályok így rendelkeznek, hanem azért, mert kereskedelmi szükségletek kielégítését szolgálják. Mégis a jogszabályok segítenek abban, hogy az árucsera, a forgalmazás és a konkrét fizikai árumozgatás zökkenőmentesen, hatékony szervezési folyamatban, egyértelmű szabályok (pl. a fuvarozói felelősség megállapítása szempontjából) mentén és gazdaságosan bonyolódhasson le.

Ezért indokolt annak a jogfejlődési folyamatnak a történeti vetületű áttekintése, amelyből egyenesen következik a nemzetközi közösség eddigi legutolsó próbálkozása a logisztikai szemléletű, harmonizált fuvarjogi szabályozás megteremtésére.

2. A TENGERI FUVARJOGI SZABÁLYOZÁS TÖRTÉNETI VETÜLETBEN

2.1. Ókori, római jogi előtörténet

Amint az európai civilizáció, a modern európai jog és jogtudomány gyökerei is a Mediterráneum világába, az ókor időszakára nyúlnak vissza. Bőséges ismeretekkel különösen a római jogot illetően rendelkezünk, hiszen amellett, hogy a jogászképzés egyik megalapozó stúdiuma éppen a Római jog diszciplínája, de a modern jogtudomány, illetve a jogászi diskurzus is napi gyakorisággal alkalmazza a római jog jónéhány alapelvét (a lengyel Legfelsőbb Bíróság épületének mintegy száz oszlopán olvashatunk latin nyelvű, római jogi citátumokat).

A tengeri magánjog (tengeri fuvarjog) vonatkozásában a fenti megállapítások méginkább igaznak tekinthetők. A vállalkozási, a bérleti és a fuvarozási szerződés modern jogintézményeinek szellemi forrásvidéke a *locatio-conductio*, de a *lex Rhodia* (az áruk kidobásáról szóló Rodoszi törvény) a mai jog élő jogintézménye nemcsak a tengerjognak (York-Antwerp Rules), de általánosabb hatókörrel a hagyományos magánjognak is (szükséghelyzet), a tengeri kölcsön sajátos kockázatmegosztásának gondolata is tartalmaz megfontolni valókat a modern jogász számára, a *receptum* helyzet kezelésének római jogi megoldása pedig a modern fuvarjogi felelősség alap gondolatát testesíti meg.¹

A *receptum felelősségben* végülis a *custodia* felelősség húzódik meg.² A *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum* történetében az eredetileg még *objektív helytállás* érvényesült, a római jog klasszikus korszakában azonban a felelősség a *vis maiorig redukálódott*.³ A hajós, fogadós, istállótulajdonos felelőssége kiterjedt tehát a *casus minorra*, amely a fokozott őrizet kötelezettségéből (*custodia*) következett. A *custodiens* az olyan eseményért, balesetért, kárért is felelt, „amelyet az ember általában el tud (el tudna) háritani,

¹ SZALAY GYULA: Befejezetlen mondat, avagy az új Ptk. és a fuvarozói felelősség, in KESERŰ-KÖHIDI (szerk.): *Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnbás tiszteletére*, 2015, Eötvös József Kiadó, Budapest, 455.

² Uo. 455.

³ FÖLDI ANDÁS-HAMZA GÁBOR: *A római jog története és intéllúciói*, 1996, Nemzeti Tankönyvkiadó Rt., Budapest 543.

amely azonban még a „leggondosabb családapát” is érheti, még a legnagyobb figyelem mellett is bekövetkezhetik (pl. lopás, elvesztés, véletlen elejtés, eltérés, egérrágás, stb.)”⁴

A felelősség felső határa tehát *nem* a „*diligens pater familias*” magatartásának mércéje volt, hanem e fölött húzódott egészen vis maior határáig.

⁵ *A megelőzésnek, elhárításnak az elvi lehetősége – valamilyen mértékben – tehát fennáll!* Mint említettük, a modern kori fuvarozói felelősség – ideértve a tengeri fuvarozó felelősségét is – részben vagy egészben ezen a talapzaton nyugszik.

A receptum felelősség a római jogban még nem járt együtt a korlátozott mértékű kártérítéssel, ennek funkcióját bizonyos mértékig – a technikai fejletlenség miatt a mainál sokkal több veszélyt hordozó közegben – a lex Rhodia, és a tengeri kölcsön gyakorolta. Nincs erre vonatkozó adat, de valószínű, hogy az élet-és vagyonmentést célzó aktivitások is valamifajta veszélyközösséget alapítottak. (Ezek az intézmények egyébként a római jogot megelőző korszakból, egészen bizonyosan a másik nagy mediterrán tengeri hajósnép, a föníciaiak joggyakorlatát vitték tovább, valószínűleg görög közvetítéssel. A Rhodosi törvényeket tágabb értelemben a Mediterráneum „general law of the sea”-jének szokás tekinteni).⁶

Egyes középkori törvénytövegek viszont már a fuvarozó (hajótulajdonos) felelősségének összezszerű korlátozására utaltak. A Tabula Amalfitana rendelkezései szerint ugyanis a tulajdonos csak a hajóval tartozott helyállni, az 1250-ből származó Fueros de Valencia alapján a kapitány és a tulajdonosok csak tulajdoni hányaduk arányában feleltek a rakományért; abban az esetben pedig, ha ez nem fedezte a kárt, a kapitány vagyona jelentett biztosítékot.⁷

A hajós felelőssége abszolút határaként a következőkben tárgyalt korszakban (19. század harmadik harmada) megszületett nemzetközi egyezmények hasonlóképpen a hajó értékében határozták meg (1931. évi IV. törvény a tengeri hajók tulajdonosai felelősségére vonatkozólag az 1924. évi augusztus 25. napján Brüsszelben kelt egyezmény becikkelyezése tárgyában.)

2.2. A Brüsszeli Egyezmény és előzményei

Jelentős változások a tengeri hajóközlekedés (és árutovábbítás) gazdasági és műszaki-technikai környezetében a 18. század végétől datálódó, elsősorban

⁴ SZALAY: *i. m.* 445.

⁵ FÖLDI ANDÁS: *Kereskedelmi jogintézmények a római jogban*, 1997, Akadémiai Kiadó, Budapest, 107-108.

⁶ KRESKAY FERENC: *A fuvarozó felelősség a Brüsszeli Egyezmény alapján* (kandidátusi értekezés), 1996, 9.

⁷ Uo. 10-13.

Angliában kibontakozott ipari forradalom hatására következtek be. A brit gyárpar megszületése, az iparvárosok kialakulása, a gazdaság fokozatos bővülése, különösen pedig a távol-keleti kereskedelem felvirágzása az addigi világ minden elemét gyökeresen megváltoztatta, mely folyamat a tengeri kereskedelmi hajózás fokozatos minőségi és mennyiségi javulását eredményezte.⁸

E jelenségek nyomán a tengeri árutovábbításához kapcsolódó jogi kérdések is többrétűvé váltak, melynek legszembetűnőbb eredményeként a kezdetben csak átvételi elismervényként szolgáló hajóselismervény (bill of lading) – az 1700-as évek vége felé – már rendeletre szóló, forgatással átruházható értékpapírrá fejlődött, később pedig már a fuvarozás feltételeinek rögzítésére is szolgált.⁹

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

Az ipari forradalom eredményezte fuvarpiaci túlkereslet – és nem utolsó sorban Trafalgar (1805) következményeként kialakult brit katonai és politikai erőfölény a tengereken – a brit érdekszférában működő hajóstársaságok rendkívül erős befolyásához vezetett. A 19. század elején emiatt kezdődhetett el az a gyakorlat, amely szerint a hajóstársaságok jelentős mértékben korlátozták, esetenként ki is zárták felelősségüket a bill of ladingbe bejegyzett klauzulákkal. („Steamer not responsible for anything”.¹⁰)

A 20. század elejére a fuvarozatók számára kedvezőtlen kereskedelmi gyakorlat viszont már erős ellenállást váltott ki. Az előnytelen bill of lading feltételek, vagyis az egyoldalúan érvényesülő szerződési szabadság („szabadosság”) megfűkezése érdekében felmerült a felelősségkorlátozó-és kizáró záradékok alkalmazásának korlátok közé szorítása, valamint a fuvarozási szerződés tartalmi elemeinek bizonyos szempontú egységesítése.¹¹

Ennek a törekvésnek lendületet adott az Amerikai Egyesült Államok – az előző században kiteljesedett – gazdasági fejlődése, melynek révén a tengeri fuvarjog szabályozásának kialakításában – a brit hegemóniát megtörve – átvette a vezető szerepet.

⁸ KOVÁCS VIKTÓRIA: A tengeri fuvarjog egységesülésének első szakasza, a Brüsszeli Egyezmény, in *Jog-Állam-Politika*, 2015/2., 57-86.

⁹ SZALAY GYULA: *A fuvarjog alapjai*, 2008, Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr, 116-117.

¹⁰ KRESKAY: *i. m.*

¹¹ JOSE, ANGELO ESTRELLA FARIA: *Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules*, 288-289.

A New York-i Kereskedelmi Kamara kezdeményezésére 1893-ban született meg az első olyan jogforrás (Harter Act), amely törvényi szinten rendezte az árukárért (elveszés, károsodás) fennálló kockázatelosztásra vonatkozó jogi relevanciájú kérdések egy részét. A törvény legfőbb hozadéka az volt, hogy – jó erkölcsbe ütközése nyomán – törvényi szinten rögzítette a kereskedelmi gyakorlat mentén elterjedt felelősségkorlátozó- és kizáró klauzulák alkalmazásának határait. A fuvarozó csak akkor mentesülhetett a felelősség alól, ha „rendes gondossággal” („due diligence”) járt el a hajó hajózásra alkalmas állapotba helyezése (*seaworthiness*), és egyéb fuvarozói kötelezettségei teljesítése során. A törvény azonban meghagyta a fuvarozói felelősséget korlátozó, kizáró – a *lex mercatoria* útján kicsiszolódott – tradicionális mentesítő okokat is. Az act sikere folytán Új-Zéland, Ausztrália, Kanada és Francia Marokkó követték elsőként az Egyesült Államok példáját, s a Harter-törvényre *hasonlító* jogszabályokat fogadtak el.

Hamarosan – a szóbanforgó társadalmi-gazdasági folyamatok hatására is – a század legnagyobb, kereskedelmi szempontú nemzetközi szabályalkotást sürgető viták középpontjába a fuvarozói felelősséget meghatározó szokásjog – országonként eltérő alkalmazása és értelmezése mentén kialakult – átláthatatlan helyzet került. Ráadásul a kontinentális jogrendszerű államok tengeri kereskedelmi joganyagát tovább színezte a Nagy-Britannia tengeri kereskedelmét szabályozó – határtalan felelősségkorlátozásnak teret engedő – Merchant Shippnig Act (1884) befolyása is, melyhez számos nyugat- és észak-európai állam (Franciaország, Hollandia, Norvégia és Svédország) közelített tengeri kereskedelmi jogalkotásában.

A brit és az amerikai gondolkodásmód, valamint a common law és a civil jogi rendszer különbözőségei mentén kialakult feszültségek újabb lendületet adtak a liner service jogi keretei egységesítési gondolatának. A konkrét jogalkotási munkára az I. világháború utáni helyzet (a hajózási piac túlkínálata, a magas fuvar költségek, a Nagy-Britannia és a Brit Birodalom félig független domíniumai közötti konfliktusok) kínált alkalmat arra, hogy a Birodalom egyes részei, valamint a hazai árutulajdonosok is egy, a Harter törvényhez hasonló jogszabály megalkotását követeljék.¹²

A nyomás hatására a Nemzetközi Jogi Egyesület (ILA) *brit vezetés alatt* újra foglalkozni kezdett a tengeri kereskedelmi áru fuvarozásra vonatkozó joganyag egységesítésének kérdésével, s az 1920-as évek elején a Birodalmi Hajózási Bizottsággal (ISC) együtt már a nemzetközi szabályok tervezetén dolgoztak. Tevékenységük eredményeként 1924-ben Brüsszelben 26 nemzet részvételével megtartott konferencián elfogadták „A

¹² Uo.

hajóselismervényekre vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló nemzetközi egyezmény”-t (Brüsszeli Egyezmény), mely 1931. június 2-án lépett hatályba.

Az egyezmény óriási előrelépést jelentett a tengeri árutovábbítás szabályrendszerében, s elfogadásától számított 10 év leforgása alatt a legtöbb tengeri kereskedelmi hajózásban érintett állam valamilyen formában elfogadta vagy csatlakozott az egyezményhez.

A liner service szabályozásának történelmében így az első olyan egységes nemzetközi jogforrásként könyvelhető el, mely meghatározza a fuvarozónak (carrier) a hajó tengerképességével, rakományképességével és az áru gondos kezelésével kapcsolatos kötelezettségét, s a világkereskedelem gördülékenységének biztosítása céljából gyűjti össze *a szokásjog mentén kicsiszolódott felelősségkorlátozó-és kizáró klauzulákat; a fuvarozó kártérítési felelősségét pedig 100 Font Sterlingben határozza meg.* A Szabályok jelentőségét az is aláhúzza, hogy olyan alapvető rendelkezéseket léptet életbe, melyektől a fuvarozók a feladók hátrányára nem térhettek el, így alkalmazása számos korábbi konfliktus feloldását jelentette.¹³

A Szabályok egyértelmű sikerét mutatja – a ratifikációs nehézségek ellenére is –, hogy napjainkban (több mint 90 évvel az elfogadását követően) *eredeti formájában, még mindig ez az egyetlen hatályban lévő, fuvarozói felelősségi kérdéseket reguláló egyezmény számos államban, de a magyar jogban is. Ratifikálására a VI. törvénycikkkel 1931-ben került sor, mely „Nemzetközi egyezmény a hajóselismervényekre vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről” címmel került becikkelyezésre a magyar jogrendszerbe. (Megjegyzendő, hogy a Kereskedelmi Törvény egy önálló fejezetet szánt a tengeri fuvarjognak, azonban azt tartalommal nem töltötte ki: csupán a címet határozta meg. A bírói gyakorlat a joghézagot a Tenger mellék jogának, vagyis a Code de Commerce alkalmazásával töltötte ki).*

2.3. Kísérletek a Brüsszeli Egyezmény „kiváltására”

A Szabályokkal kapcsolatos első problémák annak a fenntartások, módosítások nyomán kialakult meglehetősen sokféle szövegváltozatából eredtek, s kezdetektől fogva sok kritika érte egyoldalúan érvényesülő kockázatosztási struktúrája miatt is. Az 1931-es aranypénzrendszer felfüggesztéséből eredő árfolyam-ingadozás és a kereskedelmi forgalom

¹³ MAJTÉNYI LÁSZLÓ: *Tengeri fuvarjog*, 1986, Tankönyvkiadó, Budapest, 55.

tendenciaszerű növekedése úgyszintén a szabályok újragondolását indokolták.¹⁴

A módosítások első lépcsőfokát az 1963-ban elfogadott Visby Protokoll jelentette, melynek legjelentősebb újítása a felelősségkorlátozás mértékének felemelése volt. Ez azonban további viták és változtatások alapjául szolgált, s 1979-ben – a kereskedelmi tengerészeti jog tárgyában tartott diplomáciai konferencián – újabb jegyzőkönyvet fogadtak el Brüsszeli Protokoll néven, melyet – a kártérítés pénznemének megújítása okán – SDR Protokollnak is neveznek. A Visby Szabályokkal és a Brüsszeli Protokollal módosított Hágai Szabályokat (Brüsszeli Egyezményt) egységes szerkezetbe foglalva *Hague-Visby Rules* (Szabályok) elnevezéssel illetik.

A II. világháború utáni, 70-es évekig nyúló időszak politikai-társadalmi átrendeződése (gyarmatbirodalmak felbomlása, új, „fejlődő” államok születése), az újonnan létrejövő államoknak kedvezőtlen fuvarpiaci felosztás, a konténerforradalom, a technológia fejlődése és a modern közlekedési-szállítási ipar alapját jelentő multimodális fuvarozási alágazat növekedése új kihívások elé állították a Hágai Szabályokat. A Hague-Visby Rules bizonyos tekintetben jól alkalmazkodott a megváltozott gazdasági viszonyokhoz, másrésztől azonban nem biztosított elfogadható megoldásokat az újonnan létrejött kereskedelmi szereplők igényeinek.¹⁵

Az elsősorban *fuvaroztatói* pozíciót betöltő (zömmel új) államok hátrányos helyzetük miatt megfogalmazták a Brüsszeli Egyezménnyel és annak módosításaival kapcsolatos kifogásaikat. Elsőként azzal érveltek a Szabályokkal szemben, hogy az olyan szakmai szervezetek jogalkotási munkájának az eredménye, melyek a történelmileg is jelentős tengeri kereskedelmi nagyhatalmakat tömörítik, viszont ők, vagyis az új kereskedelmi szereplőként létrejött fejlődő államok csoportjai ragaszkodnak ahhoz, hogy export-import forgalmuk lebonyolítása olyan egységes, nem diszkriminatív fuvarozási feltételek mentén valósuljon meg, melyek kialakításában közreműködőként aktívan részt vehetnek.¹⁶

A fejlődő államok ezért megfogalmazott észrevételeikkel az *ENSZ egyes szakosított intézményeihez* fordultak.

Elsőként a külkereskedelmüket diszkrimináló, monopolista árképzést, s a fuvardíjak és a fuvarozási feltételek egyoldalú meghatározását is lehetővé

¹⁴ KOVÁCS VIKTÓRIA: Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatt, a Hamburgi Egyezmény, in *Jog-Állam-Politika* 2016/1. sz., 89-120.

¹⁵ DAVID C. FREDRICK: Political participation and legal reform in the international maritime lawmaking process: from Hague Rules to the Hamburg Rules. in *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1991/1.

¹⁶ KOVÁCS VIKTÓRIA: i. m. 89-120.

tevő kereskedelmi gyakorlat ellen emeltek kifogást. Megoldásként az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciája (UNCTAD) olyan multilaterális megállapodást fogadott el (Vonalkonferenciák Magatartási Kódexe, 1974), melynek célja a globális tengeri kereskedelem fokozatos növekedési pályára állítása, valamint a rendszeres és hatékony vonal-szolgáltatás kereskedelemmel összhangban történő fejlődésének előmozdítása. A hajóstársaságokkal a fuvaroztatók és az üzemeltetők közötti egyensúly felépítése és fenntartása céljából pedig a tengeri kereskedelmi piac 40%-át kötelezően nemzeti érdekkörbe rendelte, s hangsúlyos szerepet kapott a hajótulajdonosokkal, a fuvarozókkal vagy egy ország külkereskedelmi gyakorlatával szembeni diszkriminatív rendelkezések megsemmisítése is. A Kódex elfogadását követően 9 évvel ugyan hatályba lépett, tényleges gyakorlati alkalmazás hiányában azonban továbbra is megoldatlan maradtak a vonalkonferenciákkal kapcsolatos problémák.¹⁷

A fejlődő államok – a korszakot jellemző tengeri kereskedelmi hajózás elleni – további kampányszerű fellépése nyomán az ENSZ Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága (UNCITRAL) az 1970-es években kezdett el kidolgozni egy teljesen új szemléletű, a tengeri áru fuvarozás egységes jogi kereteit megteremtő egyezmény-tervezetet. A végül 1978-ban, az aláírási ceremónia helyszíne után *Hamburgi Egyezmény* néven ismertté vált „*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*” gyökeres változtatásokat hozott: kiterjesztette a szabályok hatályát, és részletes szabályozás tárgyává tette a kereskedelmi hajózás alapjául szolgáló fuvarokmányt (bill of lading). Legjelentősebb újítása ugyanakkor az volt, hogy új megközelítésben tárgyalta a fuvarozási jogviszony, különösen a *fuvarozó felelősségének* kérdéskörét.¹⁸ Az új egyezmény elegendő számú ratifikáció (34 csatlakozó állam) elérését követően 1992-ben hatályba lépett, tényleges gyakorlati szerepet azonban ma sem tölt be.

A Hamburg Rules egyértelmű kudarca, az ezredfordulót követő globalizált világgazdaság, az elektronikus kereskedelem fokozatos terjedése, valamint a multimodális viszonylatú árutovábbítás fokozódó intenzitása nyomán nyilvánvalóvá vált, hogy *az eddigi jogharmonizációs kísérletek inkább hátráltatták* az egységes jogszabályi környezet kialakítását, és egy nehezen kiszámítható, átláthatatlan rendszert eredményeztek.

A kombinált fuvarozás szabályozására – a Nemzetközi Intézet a Magánjog Egységesítéséért (UNIDROIT) égisze alatt – 1980-ban már történt

¹⁷ KOVÁCS VIKTÓRIA: A világgazdaság változásai és a vonalkonferenciák, in *Jog és Állam*, 2015, 63-72.

¹⁸ AHMAD HUSSAM KASSEM (2006): The legal aspects of seaworthiness: current law and development. (Submitted to the University of Wales in fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy of Law).

egy jogharmonizációs kísérlet a Multimodális Árutovábbításról szóló ENSZ Konvencióval („Multimodal UN Convention”), amely a lokalizálható árukár esetére lehetővé tette volna az egyes fuvarozási alágazati jogszabály alkalmazását (felelősségi-határértékek konkrét alkalmazásával). A konvenció elegendő számú ratifikáció hiányában azonban nem lépett életbe.¹⁹

A door to door viszonylatú árutovábbítás elterjedésével a nagy hajóstársaságok fokozatosan bővítették szolgáltatásaikat. Raktárak, kezelő üzemek létesítése, valamint multimodális fuvarfeladatok szervezése révén olyan fuvarozás előtti, közbeni vagy utáni részfeladatok teljesítésére is kötelezettséget vállaltak, melyek teljesítését korábban egyáltalán nem szabályozott általánosan elfogadott jogforrás, vagy regulálásuk nemzeti hatáskörbe tartozott. Az UNCITRAL ezért – jogharmonizációs igénnyel – 1994-ben fogadta el a *Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenciót* („United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade”) azzal a szándékkal, hogy a terminál üzemeltető által elvégzett járulékos tevékenységek és az ahhoz kapcsolódó felelősségi kérdések szabályozása révén biztosítsa a nemzetközi kereskedelem zökkenőmentességét és a fuvarozók közötti kapcsolatot. Ez a konvenció sem lépett eddig hatályba, így nagy valószínűséggel – a Multimodális ENSZ Konvencióhoz hasonlóan – „beállt” a kudarcra ítélt nemzetközi jogforrások sorába.

2.4. A legújabb tengeri fuvarjogi jogforrás, a Rotterdami Szabályok

A szóbanforgó jogalkotási kísérletek sikertelenségének tanulságait levonva, s az abból is eredő, sok tekintetben ellentmondásos helyzetet és elavult tengeri fuvarjogi szabályozást a „United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea” (2009), más néven a *Rotterdami Egyezmény* próbálja orvosolni.²⁰

Meghatározza a tengeri – és multimodális – szemléletmódja révén a szárazföldi szakaszra vonatkozó hagyományos fuvarozói főkötelezettségeket, felelősségi, kockázatelosztási struktúrájában viszont – természetesen némi módosítással – *visszatért a Brüsszeli Egyezmény* alkalmazása során már bevált, angolszász eredetű tengeri fuvarozói felelősségi struktúrához. A fuvarozó felelősségének megállapításában kulcsfontosságú szerepet betöltő bizonyítási teher megosztásának konkrét szabályozásával pedig megszünteti

¹⁹ KOVÁCS VIKTÓRIA: Rotterdam ante portas, avagy a Rotterdami Egyezmény és a multimodális tengeri fuvarjog, in *Jog-Állam-Politika*, 2016/3. sz. 109-140.

²⁰ Uo.

azokat az értelmezési nehézségeket is, melyek a Hague-Visby Szabályok alkalmazása során eltérő bírósági joggyakorlatot eredményeztek.

A fuvarozó kártérítési felelősségének mértékét pedig – a korábbi tengeri áru fuvarozási tárgyú konvenciókhoz képest *látványos emelkedést* hozó – 3 SDR/kg-ban állapítja meg.

A Szabályok legfőbb hozadékának – az említetteken túl – alkalmazási körének door to door viszonylatú kiterjesztése, az elektronikus fuvarokmányok és e-nyilvántartások nemzetközi árutovábbítási ügyletek során történő alkalmazási feltételeinek szabályozása, valamint ezek, materiális formájú okmányokkal való egyenértékűségének jogszabályi háttérének megteremtése. A Rules újdonságként vezeti be az ún. „volumenszerződés” (keretszerződés) fogalmát, s a multimodális fuvarozás jogi relevanciájú kérdéseit – a kereszthivatkozásokon túl – önálló fejezetben is rendezi.

A Rotterdami Egyezmény hatályba lépése – közvetlenül vagy közvetve – óriási előrelépést hozhat(na) a nemzetközi áru fuvarozási jog egységesülésében. A tradicionális szemléletű szabályozást megtartva a modern kor igényeihez is igazodik, s a kombinált árutovábbítás egységes jogi kereteinek meghatározására tesz kísérletet, mellyel egy további lépést is tesz: követi – sőt részben továbbfejleszti – a többi nemzetközi fuvarjogi konvencióban (pl. COTIF-CÍM, CMR) közvetített szabályozási tendenciákat és jogintézményeket.

Az egyes fuvarozási alágazatok nemzetközi szabályozásának történelmében így az első olyan jogalkotási kísérlet, mely a szállítási lánc minden szakaszára, sőt a be-, át-, és kirakodás utáni fázisokra is harmonizált szabályokat kínál. Elegendő ratifikáció hiányában azonban még nem lépett hatályba.

3. ÖSSZEFOGLALÁS

A modern tengeri fuvarozói felelősség kialakulásának története – amint bemutattuk – három különböző korszak joggyakorlatának és jogalkotási tevékenységének az eredménye.

Az ókori, római jogi eredetű fuvarjogi intézmények továbbélésével esetjogi (precedens) úton kicsiszolódott felelősségi konstrukciója a *Brüsszeli Egyezményben* öltött elsőként jogszabályi formát.

A fejlődő államok a kereskedelem vérkeringésébe való beilleszkedésének akadályai, a konténerforradalom révén elterjedt „újszerű” kereskedelem, és az ahhoz kapcsolódó szabályozási környezet – szakítva az angolszász alapokon nyugvó Brüsszeli Egyezmény tradíciójával – új alapokra kívánta helyezni a tengeri árutovábbítás szabályozási rendszerét, különös tekintettel a fuvarozó

felelősségére. Az ENSZ égisze (UNCITRAL) alatt megszületett konvenciók – közöttük a Hamburgi Egyezmény – csekély ratifikációs számából azonban arra a következtetésre juthatunk, hogy az új alapokra helyezett szabályozási struktúra nem biztosított minden fél számára elfogadható, egységes és kiszámítható körülményeket.

A legutóbbi fuvarjogi jogharmonizációs törekvés nyomán megalkotott *Rotterdami Egyezmény* viszont éppen ezt az ellentmondásos helyzetet kívánja orvosolni azzal, hogy – reagálva a globalizáció kihívásaira, és felhasználva a technológia, elsősorban az informatika fejlődését – lényegében visszatér a Brüsszeli Egyezmény „bevált” struktúrájához, ami elsősorban a fuvarozó felelősségének és főkötelezettségeinek szabályozásában tükröződik. Felelősségi struktúrája egyértelműen megmutatja ugyanis a Hamburgi Egyezmény által választott irány helytelenségét: 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.

Az Egyezmény jelentőségét kiemeli, hogy nemcsak egységes jogi keretek felállítását tűzte ki célul, hanem követi a nemzetközi fuvarozási konvenciók (pl. Varsói Egyezmény, CMR) által közvetített szabályozási tendenciákat is, sőt intézményvilága a integrálja a „klasszikus” fuvarjogi fogalomrendszert is.

FELHASZNÁLT FORRÁSOK

- [1.] AHMAD HUSSAM KASSEM (2006): *The legal aspects of seaworthiness: current law and development*. (Submitted to the University of Wales in fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy of Law).
- [2.] DAVID C. FREDERICK (1991): Political participation and legal reform in the international maritime lawmaking process: from Hague Rules to the Hamburg Rules. In: *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1991/1.
- [3.] FÖLDI ANDRÁS (1997): *Kereskedelmi jogintézmények a római jogban*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- [4.] FÖLDI ANDRÁS-HAMZA GÁBOR (1996): *A római jog története és intézményei*. Budapest, Nemzeti Tankönyvkiadó Rt.
- [5.] KOVÁCS VIKTÓRIA (2015): A tengeri fuvarjog egységesülésének első szakasza, a Brüsszeli Egyezmény, In: *Jog-Állam-Politika*, 2015/2., 57-86.
- [6.] KOVÁCS VIKTÓRIA (2015) A világgazdaság változásai és a vonalkonferenciák. In.: *Jog és Állam*, 2015, 63-72.
- [7.] KOVÁCS VIKTÓRIA (2016): Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatt, a Hamburgi Egyezmény. In: *Jog-Állam-Politika*, 2016/1. 89-120.
- [8.] KRESKAY FERENC (1996): *A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján*. Kandidátusi értekezés).
- [9.] MAJTÉNYI LÁSZÓ (1986): *Tengeri fuvarjog*. Budapest, Tankönyvkiadó.

- [10.] SZALAY GYULA (2015): Befejezetlen mondat, avagy az új Ptk. és a fuvarozói felelősség. In.: KESERŰ-KÓHIDI (szerk): *Tanulmányok a 65 éves Lenkovich Barnabás tiszteletére*. Budapest, Eötvös József Kiadó.
- [11.] SZALAY GYULA (2008): *A fuvarjog alapjai*. Győr, Universitas-Győr Nonprofit Kft..