

Kovács Viktória

A TENGERI FUVAROZÓI FELELŐSSÉGKORLÁTOZÁS EVOLÚCIÓJA A ROTTERDAMI EGYEZMÉNYIG¹

The Evolution of the Limitation of Liability of Maritime Carriers until the Rotterdam Rules

Dr. Kovács Viktória PhD-hallgató, egyetemi tanársegéd, Széchenyi István Egyetem
Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kar, Kereskedelmi, Agrár- és Munkajogi Tanszék,
kovacs.viktoria@ga.sze.hu

A sajátos fuvarozói felelősségi konstrukció második építőeleme a kártérítés mértékének összegszerű korlátozása. A kártérítési kötelezettség főszabálya az, hogy a károsultat a kártérítésre kötelezettnek olyan helyzetbe kell hoznia, mintha nem szenvedett volna kárt. Az áru fuvarozás körében viszont – a méltányos kockázatelosztás szempontjai alapján – nincs olyan szabályozás sem belföldi, sem nemzetközi viszonylatban, amely a teljes kár megtérítésére kötelezné a fuvarozót. Ennek oka elsősorban az, hogy egyfelől a fuvardíj, másfelől a kockázattal érintett vagyonelemek egymáshoz viszonyított aránya kizárja a teljes kár fedezetének megtérítési lehetőségét.

A fuvarozó kockázatának kezelhetőnek, kigazdálkodhatónak kell tehát lennie: árukár, valamint határidő-túllépés esetén nem lehet irreálisan magas a kártérítés összege. A közlekedési alágazati szabályozások összegszerűen határozzák meg azt a maximális mértéket, ami a fuvarozó kártérítési felelősségének a felső határát jelenti. Ezt csak a fuvarozó szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartása írja felül: ebben az esetben a teljes kár megtérítésére köteles.

Tanulmányomban a tengeri fuvarozói felelősség korlátozásának intézményét állítom az elemző és összehasonlító kutatómunka fókuszába. Azt a fejlődési utat kívánom felvázolni, amely – számtalan stáción, érdekütközésen és kompromisszumon áthaladva – végül is elvezetett odáig, hogy a tengeri fuvarjogi konvenciók, amelyek párhuzamosan érvényesülnek, alaprendelkezéseiket

¹ Az Igazságügyi Minisztérium jogászképzés színvonalának emelését célzó programja keretében megvalósuló Magánjogi felelősség című kutatás részmunkája. A tanulmány a 2016. május 20-i „Az ezerarcú magánjog: a jogfejlődés útjai és lehetőségei a XXI. században” című, a Magánjogot Oktató Fiatalok tizedik, és a Magánjogot Oktatók Egyesületének nyolcadik éves rendes konferenciáján elhangzott előadás kibővített és szerkesztett változata.

illetően a kárfelelősség összegszerű korlátozása tekintetében ma már megfelelő jogi háttérrel biztosítanak a napi gyakorlatnak.

A tengeri és a szárazföldi alágazati konvenciók szabályozási tendenciái alapján talán az a tényező is látható, hogy az intenzív nemzetközi jogalkotás közel hozta a tengeri fuvarjogot a tradicionális szabályozások (vasúti, közúti, légi regulációk) intézményvilágához a fuvarozói kárfelelősség összegszerű korlátozása tekintetében is.

KULCSSZAVAK:

csomagolási egység, fuvarozó, font sterling, frank, összegszerű felelősségkorlátozás, pénznem, SDR

The second building element of the particular structure of the carrier's liability is the numerical limitation of the extent of indemnity.

The main rule of the obligation of indemnity is that the person obliged to indemnity shall put the damaged person in a situation as if the latter had not suffered any damage. But in the scope of carriage of goods – by reason of the points of view of the equitable distribution of risks – there is no regulation either nationally or internationally that would oblige the carrier to pay compensation for the whole damage. The cause of it is first of all that the value of the freight on the one hand and of the property means affected by risk on the other hand compared to each other excludes the possibility to cover the funds of the whole damage.

Thus the carrier's risk shall be manageable and be able to find the sources: the amount of indemnity must not be unrealistically high in case of damage to the goods or of delay in delivery of the goods. The rules of the sector of transport specify the maximum extent numerically that means the upper limit of the carrier's liability for indemnity. This can be overwritten only by an intentional or seriously negligent conduct of the carrier: in such case, he is obliged to pay compensation for the whole damage.

In my present study, I have put the concept of the limitation of the maritime carrier's liability in the focus of the analytical and comparative research. I wished to outline the evolution that – through several stages, conflicts of interests and compromises – has led after all to the point where the conventions of maritime transport law which are parallelly applicable provide nowadays an adequate legal background to the daily practice with regard to their basic provisions, in respect of the numerical limitation of liability for damage.

Perhaps that factor can also be seen on the basis of the trends of regulation of the conventions of the maritime and the mainland subsectors that the intensive international legislation has brought the maritime transport law close to the institutional world of traditional regulations (rail, road and air regulations), also in respect of the numerical limitation of the carrier's liability for damage.

KEYWORDS:

unit of packaging, carrier, pound sterling, franc, numerical limitation of liability, currency, SDR

1. AZ ÖSSZEJSZERŰ KORLÁTOZÁS MINT A FUVAROZÓI FELELŐSSÉG ELEMÉJE

A fuvarozói felelősség szerkezetét illetően három, egymáshoz fogaskerék-szerűen kapcsolódó elemből épül fel. Ezek a következők: a felelősség alapja (alakzata, „basis”), a kártérítési felelősség összegszerű korlátozása, valamint a részletesen szabályozott igényérvényesítési eljárás.

A sajátos tengeri fuvarozói felelősség első elemének, a felelősség alakzatának változásait – az ókortól (ideértve a római jog korszakát is) a modern jogrendszerek jogforrásáig – áttekintve megállapítható, hogy az objektív felelősségi formációt alapvetően megtartotta. Egyes korszakokban azonban a szubjektív felelősség szerkezetére emlékeztető megoldások kerültek előtérbe, és – a nemzetközi légifuvarozást szabályozó Varsói Egyezmény formuláját alapul véve – az ezredfordulót megelőző időszakban született tengeri fuvarjogi konvenciók² egyetlen generálklauzulát alkalmaztak, amelyben az „elvárhatóság” mozzanata is felsejlik. Ezzel eltávolodtak az évezredes kereskedelmi gyakorlat bevált – természeti környezet által is meghatározott – megoldásaitól. Az így megkonstruált formációk célt tévesztettek, és így tovább él a legelső jogforrás (Brüsszeli Egyezmény) konstrukciója, amelyet – modernizálva – átvett a Rotterdami Egyezmény is.

Ezzel szemben a tengeri fuvarozó felelőssége *összegszerű korlátozásának* intézménye ilyen vargabetűt nem írt le. Az első, középkori forrásokban felbukkant, idesorolható mozzanatoktól a legutóbbi jogforrásokig, sőt a tengeri kereskedelem mai joggyakorlatáig az összegszerű korlátozás a tengeri fuvarjog alapintézménye maradt. A jogszabályi változások szinte csak a felelősséglimitek összegét, illetve „pénznemét” érintették.

A felelősség összegszerű korlátozása tehát végigkísérte a tengeri fuvarjog fejlődését, és ehhez kapcsolódóan több jogintézmény-együttes tette a konstrukciót teljessé. Ezek a következők: a felelősség abszolút felső határaként a hajó felelősségének a hajó értékéhez igazítása, a közös hajókár (general average) „felosztó-kirovó” kárelosztási technikája, a szerződő felek magánautonómiájához kapcsolódó szerződéses kockázatelosztási intézmények, és mindenekelőtt a tengeri fuvarjogi jogforrásokban kivétel nélkül szereplő törvényi (jogszabályi) felelősségkorlátozás. A továbbiakban ezeket tekintjük át, a fókusz a törvényi (jogszabályi) felelősségkorlátozásra irányítva.

Külön kitérünk a szándékos és súlyos gondatlanság következményeire, amelyek a tárgyalta intézmény főszabályát alapvetően átírják.

² Hamburgi Egyezmény. Multimodális ENSZ Konvenció. A terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció.

2. A TÖRVÉNYI (JOGSZABÁLYI) FELELŐSSÉ GKORLÁTOZÁS

A fuvarozás 19. századi tömegesen előforduló, fajlagos jellegű szolgáltatássá válásától kezdődően a *tengeri fuvarozó felelősségének összegszerű korlátozása* a hajóselismervény alkalmazása révén vált általános gyakorlattá.

Ez a jelenség a bankok és a biztosító társaságok „belépésének” köszönhető fuvarozó felelősségét kizáró (vagy jelentős mértékben csökkentő) tömegesen alkalmazott szerződéses klauzulák alkalmazása kockázatot növelő tényezőként jelent meg a bankoknál és biztosítóknál, lévén, hogy a fuvaroztatók a biztosítókra engedményezték a fuvarozóval szembeni igényüket. Ennek folytán az erőviszonyok – a nagy biztosítók tőkeigényén alapulva – kiegyenlítettettebbé váltak. Ennek hatására az eltérő érdekek között olyan, kiegyensúlyozottabb hajóselismervény-feltételek csiszolódtak ki, amelyek alapján a fuvarozó *rögzített összeghatárig* tartozott felelősséggel a rakomány hibás raktározásáért, kezeléséért és fuvarozásáért.

Ennek folytán az áru elvesztése vagy megsérülése esetén a kártérítés mértékének összegszerű korlátozása (a hajóselismervényben) a fuvarozó objektív felelősségének egyfajta elmentételezésül is szolgálhatott.

A felelősségi limitek evolúciója – amint korábban említettük – számos jogtechnikai megoldást csiszolt ki.

2.1. A Brüsszeli Egyezménytől a Hague-Visby Rules-ig

Ezek közül a legfontosabb jogintézmény a kárfelelősség összegszerű korlátozásának törvényi szabályozása. Ez – vagyis meghatározott összeg erejéig (csomagonként vagy egységenként) fennálló kártérítési kötelezettség (*hajóselismervénnyel történő áru fuvarozás esetén*) – az 1924. évi *Brüsszeli Egyezményben* öltött *elsőként jogszabályi formát* (a továbbiakban: *Brüsszeli Egyezmény*). Ennek alapján, a tengeri szakaszon továbbított áru esetében *csomagonként vagy egységenként 100 font sterlingben* (amely aranypénz volt) *vagy aranyértékben³ azzal egyenlő értékű összegben határozta meg a fuvarozó kártérítési kötelezettségének felső határát.*⁴

A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy – értékbevallás hiányában⁵ – a fuvarozó csak a törvényben meghatározott összeg erejéig felel minden árudarabért vagy egységért. A határösszeget a felek szerződésükben *nem csökkenthetik*, annál magasabb kártérítési felelősségi

³ A pénzegység alatt aranyértéket kell érteni. Azok a szerződő államok, amelyekben a font sterling mint pénzegység nincs használatban, fenntartják a jogot, hogy pénzrendszerük szerint kerekszámokban állapítsák meg a font sterlingben kifejezett összegeket. A nemzeti törvények fenntarthatják az adós részére azt a jogot, hogy tartozását hazai pénzben teljesítse az illető áruk kirakásának kikötőjébe való érkezés napján jegyzett árfolyam szerint. (Brüsszeli Egyezmény 9. cikk)

⁴ Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 5. pont.

⁵ Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 5. pont.

összeghatárban viszont megállapodhattak. A fuvarozónak tehát a teljes kárt meg kellett térítenie abban az esetben, ha a kár alacsonyabb értéket képvisel, mint a jelzett összeghatár, viszont ha éppen annyi vagy több a meghatározott értéknél, akkor a fuvarozó csak a törvényben meghatározott összegig tartozik kártérítési kötelezettséggel. Ezt az áruküldemény bármely okból történő elvesztése vagy megsérülése esetére (például tengerképtelenség, törés, lopás, hibás raktározás, hibás kezelés) kötelező szabályként határozta meg az Egyezmény. (Megjegyzendő, hogy a késedelmes kiszolgáltatásból eredő kár megtérítési kötelezettségéről ez a szabályzat még nem rendelkezik).

A hajós felelőségének a Brüsszeli Egyezmény szerinti korlátozása, annak megszövegezésének félreérthetősége okán azonban nem volt hosszú távon tartható.⁶ Az 1923-as egyeztető konferenciákon, éppen a (kártérítés összeghatára különböző valutáinak) lehetséges értékváltozásából eredő problémák megelőzése céljából tárgyalások folytak egy konkrétan kikötött mértékegység⁷ bevezetésére. Az úgynevezett aranyzáradék „beemelése” révén ekkor kielégítő megoldásnak tűnt az összeghatár aranyalapra helyezése.⁸

És azonban nem vezetett eredményre, jónéhány ország ugyanis már a ratifikáció során kizárta a klauzula alkalmazását, később pedig a többi állam is egyre intenzívebben követelte azösszszerű felelősségkorlátozás korrekcióját. Ráadásul a kártérítés mértékének meghatározására két különféle értelmezési lehetőséget kínálhatott.⁹ Egyes államok a 100 font aranyértéket (vagyis 100 angol aranyfont mindenkori értékét), más államok pedig a mindenkori angol törvényes fizetőeszköz 100 fontnyi aranyértékét vették a kártérítés kiszámításának alapjául.

Mivel az Egyezményt – ilyen vagy olyan formában – alkalmazó államok az aranyzáradék figyelmen kívül hagyásával, saját pénzürtékük alapulvételével határozták meg a kártérítés maximális mértékét, azok különböző vásárlóértékéből adódóan egy nehezen átlátható helyzet jött létre. Az Egyezményt alkalmazó államok közötti kollíziók – ennek következtében – főként az összeghatár körüli vitákból eredtek. Az Egyezmény ugyanis lehetőséget biztosít arra, hogy azon államok, ahol nem font sterling a hivatalos fizetőeszköz, saját pénzürendszerük szerinti pénzürtékben állapítsák meg a kártérítés maximális korlátját. A limitnek természetesen meg kellene felelnie az Egyezmény szerinti 100 aranyfont értéknek. Mivel azonban az aranyzáradékot nem vették figyelembe, sőt az egyes pénzek vásárlóértéke az idők során egészen eltérően alakult, a Brüsszeli Egyezményen alapuló Hágai Szabályok (vagyis annak ratifikált változatai), és azok alkalmazása jelentős mértékben eltért egymástól.

A kártérítésösszszerű korlátozásával kapcsolatos további problémák az 1929–1933-as gazdasági világválság és az aranypénzürendszer felfüggesztése (1933: az aranypénz végleges megszűnése) következtében elkezdődő rendkívüli árfolyam-ingadozásban mutatkoztak meg, amelyet árfolyamokra vonatkozó nemzetközileg egységes szabályok hiányában

⁶ SZALAY 2008, 128.

⁷ KRESKAY 1996, 211.

⁸ Brüsszeli Egyezmény 9. cikk.

⁹ KRESKAY 1996, 210.

a Brüsszeli Egyezményben megállapított limitérték sem tudott követni. Az aranyzáradék – kialakult piaci helyzetben való – alkalmazási nehézségeinek enyhítésére, 1950-ben angol *hajótulajdonosok, biztosítók és bankok együttműködése révén* megkötötték a kártérítési összeghatárt 200 font törvényes fizetőeszközzé emelő „gold clause agreement”-et.¹⁰ Konkrét gyakorlati szerepet azonban – globálisan – ez sem töltött be.

A problémát tovább fokozta az *1970-es évek elejétől* a konténeres kereskedelmi forgalom, és a fuvarozott áruérték növekedése. Ennek következtében nemcsak a kártérítési határérték reálértéke, hanem a csomagolási egység definiálásának hiánya is gyakorlati problémákhoz vezetett. A hajózársaságok ugyanis legtöbbször a Brüsszeli Egyezmény és az Amerikai Egyesült Államok tengeri kereskedelmi fuvarozásról szóló törvényének (US COGSA)¹¹ rendelkezéseire hivatkoztak, amelyek alapján az egész konténert, és nem pedig annak tartalmát tekintették a kártérítés alapjának.¹² Az Egyezményt érő megalapozott kritikák tehát egyértelműen a szabályzat észszerűsítésére, a modern tengerhajózási technológiákhoz való illesztésére és a fuvarozó felelősségének szigorítására irányultak.

E problémákra megoldásként a Comité Maritime International (Nemzetközi Tengerjogi Bizottság, a továbbiakban: CMI) – Stockholm Visby nevű külvárosában, 1968-ban – nemzetközi konferencián fogadta el a szabályzat *első kiegészítő jegyzőkönyvét* a The Hague-Visby Rules – The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968-at (a továbbiakban: Visby Protokoll). A Visby Protokoll alapjaiban ugyan nem változtatott az eredeti szabályokon, az azokkal szemben megfogalmazott kritikai észrevételekre válaszul azonban a fuvarozó felelősségének szigorítását tűzte ki céljaul.

A Visby Protokoll a fuvarozó csomagonkénti vagy egységenkénti maximális felelősségét *10000 arany frankban, vagy a sérült vagy elveszett áru bruttó súlyát kilogrammonként 30 frankban* állapította meg attól függően, hogy melyik számítási mód szerint jön ki magasabb érték, ha a feladó nem tesz – ennél magasabb összegben – értékbevallást.¹³

Jelentős újításként emeli be a Brüsszeli Egyezménybe a Visby Protokoll a felelősségkorlátozáshoz való jog *elvesztésének* lehetőségét is,¹⁴ amely alapján a fuvarozót nem illetik meg a felelősségkorlátozásból származó előnyök abban az esetben, amennyiben a kár *szándékos cselekedetéből vagy mulasztásából származik*, vagy annak előidézésére irányult, vagy amelyet a *fuvarozó gondatlanságból* annak tudatában követett el, hogy a kár valószínűleg bekövetkezhet. Ez igen fontos rendelkezés, amely egyébként egyetlen hatályos fuvarjogi szabályozásból sem hiányzik.

1977-re, éppen az új szabályok hatálybalépésének idejére, a frank aranydeviza-rendszerhez való kötődése miatt ismét elszámolási nehézségek merültek fel az árfolyamkülönbsétek növekvő tendenciájából¹⁵ adódóan. Az árfolyamproblémákból adódó

¹⁰ KRESKAY 1996, 212.

¹¹ United States Carriage of Goods by Sea Act (1936).

¹² KOVÁCS 2016a, 89–120.

¹³ Visby Protokoll 4. cikk.

¹⁴ Visby Protokoll 4. cikk e) pont.

¹⁵ A téma bővebb kifejtése az alábbi cikkben olvasható: KOVÁCS 2016a, 89–120.

eltérések, és a más tekintetben is ellentmondásos helyzet ezért ismét jogszabályi változtatást sürgetett.

Az árfolyamproblémákból adódó konfliktusok miatt a CMI javaslatára a *frank elszámolási egységét SDR¹⁶-re* változtatták,¹⁷ amelynek jogszabályi alapját az 1979 februárjában – Brüsszelben a kereskedelmi tengerészeti jog tárgyában tartott diplomáciai konferencián – elfogadott Brüsszeli Protokoll jelenti. Az új jegyzőkönyv legfontosabb hozadéka – kiegészítve a Brüsszeli Egyezmény és a Visby Protokoll rendelkezéseit is – az volt, hogy a fuvarozó felelősségét – az elveszett vagy megsérült áru bruttó kilogrammonként – 2 SDR-ben, vagy csomagonként, egységenként 666,67 elszámolási egységben¹⁸ állapította meg attól függően, hogy melyik számítási mód szerint jön ki magasabb érték akkor, ha a feladó nem vall be ennél magasabb összeget.¹⁹ A kiegészítő jegyzőkönyvek hatálybalépését követően a két protokollt és a Brüsszeli Egyezményt egységbe foglaltan *Hague-Visby Szabályoknak* nevezzük.

A *Brüsszeli Egyezmény kárfelelősséget korlátozó határértéke egyfelől azért nagyon jelentős, mert a legnagyobb hajóstársaságok (például Maerks Line, MOL Line) által alkalmazott általános szerződési feltételek²⁰ a Hague-Visby Szabályok eredeti szövegére, vagyis a Brüsszeli Egyezményre hivatkoznak ma is, sőt – multimodális fuvarozás esetén – nem lokalizálható árukár esetén ugyancsak az 1924-ben elfogadott szabályzat rendelkezéseit veszik alapul.*

A kiegészítő jegyzőkönyvek módosításai tehát a gyakorlatban kevésbé bizonyultak sikeresnek, nem oldották meg ugyanis azokat a problémákat sem, amelyek a rakománybiztosítás és a felelősségbiztosítás átfedéséből eredtek, sőt az árukezelés fokozatosan modernizálódó technikai – konténeres és multimodális árutovábbítás – kihívásaira sem reflektáltak.²¹

2.2. A Hamburgi Egyezmény

A fentiekből jól látható tehát, hogy a font sterlingben, a frankban, valamint az SDR-ben megállapított – az aktuális világgazdasági feltételekhez igazított – kártérítési határértékek egy meglehetősen szerteágazó struktúra képét mutatják. Ezt tovább fokozza a nemzeti kodifikációval életbe lépett saját pénzrendszer valutáinak alkalmazása is. Ezt részlegesen orvosolta a Hamburgi Egyezmény (a továbbiakban: Konvenció).

Ezt az egyezményt a tengeri áru fuvarozásra vonatkozó jogszabályok felülvizsgálata céljából a fejlődő államok nyomására az ENSZ szakosított intézményei (UNCTAD,

¹⁶ Special Drawing Rights: „Különleges Lehívási Jogok”, a Nemzetközi Valutaalap (IMF) tagjainak szabadon használható pénzneme, ami legjelentősebb nemzeti valuták valutakosárban történő egyesítését jelenti.

¹⁷ BERLINGIERI 2011, 2.

¹⁸ Brüsszeli Protokoll 2. cikk (2) bek.

¹⁹ SZALAY 2008, 128.

²⁰ *Terms of Carriage*. Maerks Line. Elérhető: <http://terms.maerskline.com/carriage> (Letöltés dátuma: 2016. 01. 17.)

²¹ KOVÁCS 2016a, 89–120.

UNCITRAL)²² kezdeményezték. A Konvenció – a Visby-kiegészítés alapján, de annál magasabb összeghatárban (a fejlődő államoknak kedvezően) – csomagonként 835 SDR-ben, vagy kilogrammonként 2,5 SDR-ben állapította meg a fuvarozó árukárért fennálló felelősségének maximális mértékét attól függően, hogy melyik számítási mód szerint jön ki magasabb összeg.²³ Újításként vezeti be a fuvarozó a késedelmes kiszolgáltatásáért fennálló felelősségét és a kártérítés maximális mértékét is,²⁴ amelyet a késedelmesen kiszolgáltattott áru után fizetendő *fuvardíj két és félszeresének* megfelelő összegben (*maximum teljes fuvardíj*) korlátozza a jogszabály.

A már említett, a kártérítés összegének meghatározása szempontjából is jelentős csomagolási egység definiálásának hiányából eredő gyakorlati problémák megoldásaként – az új egyezmény alapján – amennyiben az áruküldeményt konténerben, raklapon vagy más hasonló „eszközön” összegyűjtötték, akkor azt a csomagot vagy más rakodási egységet kell csomagnak (vagy rakodási egységként) tekinteni, amelyet a hajóselismervény annak *tartalmaként* meghatároz. Ez alapján a szóban forgó „eszközbe” rakodott áruküldeményt kell egy rakodási egységnek tekinteni. Amennyiben pedig maga a „csomag” veszik el vagy sérül meg, akkor ez az „eszköz” jelenti a rakodási egységet (amennyiben az nem a fuvarozó tulajdona, vagy ha egyébként nem a fuvarozó bocsátotta rendelkezésre az áru fuvarozásához).²⁵

A Konvenció kissé vontatott hatálybalépése, a végül ratifikáló, az alkalmazást tekintve azonban főként nem világkereskedelmi nagyhatalmak többsége, valamint az Egyezmény alkalmazásának kedvezőtlen tapasztalatai egyértelműen bebizonyították, hogy a fuvarozói felelősségi struktúrát – beleértve annak összecszerű korlátozását is – új alapokra helyező szabályok csak sok nehézséggel alkalmazhatók.²⁶

A kudarcra ítélt jogharmonizációs kísérletek tanulságait levonva ezúttal is a fuvarozói és fuvarozatói *érdekképviseletek, biztosítótársaságok, ügynökségek* foglalmazták meg azokat a konszenzusos javaslatokat, amelyek az UNCITRAL tevékenysége révén egy újszerű, de mégis a már bevált, tradicionális alapokat tükröző kompromisszum megteremtésével adtak új lendületet a fuvarozói felelősség és annak összecszerű korlátozása újraszabályozása tekintetében.

2.3. Rotterdam – a jövő reménysége

A 2009-ben elfogadott, eddigi legutolsó tengeri fuvarjogi konvenció a *Rotterdami Egyezmény* (a továbbiakban: *Kódex*) a kártérítés határértékét csomagonként vagy egyéb hajózási

²² UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development, UNCITRAL – United Nations Commission on International Trade Law.

²³ Hamburgi Egyezmény, 6. cikk 1. a) pont.

²⁴ Hamburgi Egyezmény, 6. cikk 1. b) pont.

²⁵ Hamburgi Egyezmény, 6. cikk 2. a)–b) pont.

²⁶ A téma bővebb kifejtése az alábbi cikkben olvasható: Kovács 2016a, 89–120.

egységenként 875 elszámolási egységben, vagy az áru bruttó tömegéből kilogrammonként 3 SDR-ben határozza meg.²⁷

A csomagolási egység definiálása tekintetében a Kódex a komplex, multimodális viszonylatú szabályozás szempontjának alapulvételével fejleszti tovább a Konvenció *port to port* alapú megközelítését, és a klasszikusnak számító „csomagolási egységeken” (konténer, raklap) túlmenően csomagnak vagy szállítási egységnek tekinti az egyéb, fuvarozási szerződésben meghatározott, más járművön vagy járműben való árutovábbításra, és a küldemény egyben tartására szolgáló árutovábbítási eszközt, valamint annak tartalmát. Amennyiben azonban a fuvarozási szerződésben erről nem rendelkeznek külön, akkor az említett szállítóeszközben vagy járművön lévő áruküldeményt magát kell egy csomagnak vagy szállítási egységnek tekinteni.²⁸

Az egyértelmű emelkedést mutató kártérítési határérték további jellegzetessége, hogy nemcsak az áru elvesztéséért vagy megsérüléséért fennálló felelősség körében alkalmazandó, hanem akkor is, ha a fuvarozó a Konvencióban foglalt *egyéb fuvarozói kötelezettségét* sérti meg, vagyis *általános* felelősségi limitként jelenik meg az új szabályokban.²⁹

A kérdés újraszabályozásának indokoltsága azonban vitatható: kereskedelmi statisztikai adatok alapján a tengeri áru fuvarozásban eddig alkalmazott 2 SDR/kg kártérítési limit az esetek döntő többségében ugyanis fedezi a kárt. Ezt támasztják alá azok a statisztikai adatok is, amelyek alapján a kereskedelmi szereplők csupán 28%-ának tapasztalata szerint mozog 2–8,33 SDR/kg között az átlagos áruérték.³⁰

Az alábbi 1. táblázat a tengeri fuvarjogi tárgyú konvenciók kártérítési határértékének evolúcióját mutatja be:

1. táblázat • A tengeri fuvarjogi tárgyú konvenciók kártérítési határértékének evolúciója (Forrás: saját szerkesztés a megnevezett jogforrások alapján)

A kártérítés mértéke	Brüsszeli Egyezmény		Visby Protokoll		Brüsszeli Protokoll		Hamburgi Egyezmény		Rotterdami Egyezmény	
	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm
	100 Front Sterling	–	10000 arany frankban	30 frankban	667,67 SDR	2 SDR	835 SDR	2,5 SDR	875 SDR	3 SDR

²⁷ Rotterdami Egyezmény 59. cikk (1) bek.

²⁸ Rotterdami Egyezmény 59. cikk (2) bek.

²⁹ STURLEY–FUJITA–ZIEL 2010, 166.

³⁰ KOVÁCS 2016b, 109–140.

2.4. A felelősség összecszerű korlátozásához való jog elvesztése

A kockázat megosztásának követelménye alapján szabályozást nyert összecszerű felelősségkorlátozás kizárását a *fuvarozó dolózus magatartása*³¹ következtében e jogosultság elvesztése jelenti, amely a fuvarozó szándékos károkozása, valamint súlyos gondatlan magatartása alapján a teljes kár érvényesítését teszi lehetővé.

A felelősség korlátozásának kizárását – mint említettük – elsőként a Visby Protokoll révén szabályozták a tengeri alágazati szabályrendszerben, amely alapján a fuvarozó a teljes kár megtérítéséért tartozik kötelezettséggel abban az esetben, ha a kár – természetesen annak bizonyítása alapján – a fuvarozó olyan cselekedetéből vagy mulasztásából származik, „mely szándékosan a kár előidézésére irányult, vagy amelyet a fuvarozó gondatlanságból annak tudatában követett el, hogy a kár valószínűleg be fog következni”.³²

A teljes kár érvényesítésének lehetőségét a *Konvenció* is fenntartja, sőt részben tovább fejleszteti azáltal, hogy a carrier közreműködőire (servants or agents) – ugyanazon felróható-sági szempontok alapján, mint a Visby Protokoll rendelkezéseiben – kiterjesztve határozza meg az összecszerű korlátozás kizárását.³³ Jelentős újítás a kérdéskör tekintetében az is, hogy a fuvarozói főkötelezettségek kiterjesztésével nemcsak az árukárért való felelősség körében, hanem a késedelmes kiszolgáltatásból³⁴ eredő kár esetében is érvényes a klauzula.

A *Kódex* a felelősség kizárására vonatkozó rendelkezései, megszüntetve a Visby Protokoll főként a fuvarozói kötelezettségek megszegésének bizonyításával kapcsolatos értelmezési nehézségeket, lényegében a protokoll és a *Konvenció* keverékének tűnnek. Komplex fuvarjogi szabályozás víziójaként – a *Konvenció* rendelkezéseit tovább fejlesztve – konkrétan hivatkozik azon fuvarozói kötelezettségekre, amelyek (szándékos vagy súlyos gondatlan) megsértéséből eredő kár esetén a fuvarozó elveszíti felelőssége összecszerű korlátozásának lehetőségét. A *Kódex* újítása az is, hogy a kérdéskör szabályozásának a *Konvenció*ban alkalmazott formai elemeit megbontja, és az *árukárból* és a *késedelmes kiszolgáltatásból* eredő felróható kár szóban forgó következményeit külön-külön bekezdésekben regulálja.³⁵

A *Kódex* a komplex szabályozás gondolatát szem előtt tartva, és az eddig alkalmazott szabályok értelmezéséből eredő nehézségek megszüntetése céljából konkrétan felsorolja³⁶ azon személyek körét is, akik felróható magatartása következményeként alkalmazandók az egyezmény szóban levő rendelkezései. Így bármely közreműködő; a hajó kapitánya vagy legénysége; a fuvarozó vagy a közreműködő alkalmazottai; bármely egyéb személy, aki közreműködik, vagy vállalja, hogy közreműködik a fuvarozási szerződés szerinti fuvarozói

³¹ SZALAY 2015, 448.

³² Hague-Visby Szabályok 4. cikk e) pont: „Sem a fuvarozó, sem a hajó nem jogosult a felelősségkorlátozásból származó előnyre, amennyiben bizonyítást nyer, hogy a kár a fuvarozó olyan cselekedetéből vagy mulasztásából származik, amely szándékosan a kár előidézésére irányult, vagy amelyet a fuvarozó gondatlanságból annak tudatában követett el, hogy a kár valószínűleg bekövetkezhet.”

³³ Hamburgi Egyezmény 8. cikk (2) bek.

³⁴ Hamburgi Egyezmény 8. cikk (1)–(2) bek.

³⁵ Rotterdami Egyezmény 61. cikk.

³⁶ Rotterdami Egyezmény 4. cikk.

kötelezettség teljesítésében, a fuvarozó felügyelete vagy ellenőrzése alatt végzett felróható magatartása következtében a károsult a teljes kár megtérítését követelheti.

3. AZ AUTONÓM KOCKÁZATELOSZTÁS ESZKÖZEI: AZ ÉRTÉKBEVALLÁS

A fuvarozási feltételeket a másik fél hozzájárulása alapján meghatározó klasszikus fuvarjogi nyilatkozat egyik fajtája a hajóselismervényre vezetett értékbevallás. Erről akkor beszélünk, ha a feladó meghatározta az áru természetét, és értékét is megjelölte (a berakodás előtt), amit rá is vezettek a hajóselismervényre. Az áruküldemény értékére vonatkozó – kár eseményre alapított igényérvényesítés esetében fennálló – bizonyítás szükségességét elimináló fuvarjogi intézmény a küldemény rendkívüli értékére vonatkozó tájékoztatásként szolgál a fuvarozó részére.³⁷ A kártérítés mértékének korlátozását – már az első törvényi szintű szabályok megalkotásától kezdődően – jelentős mértékben indokolja ugyanis a fuvarozó – gazdasági szempontú – előrelátási lehetőségének korlátozott volta, amelynek el-lensúlyozásaként a feladó – még a fuvarozási szerződés megkötése előtt – közli az áruküldeménnyel kapcsolatos, ebből származó kockázatot. Ennek ismeretében pedig a fuvarozó döntheti el, hogy jellemzően magasabb díj fejében elvállalja-e a fuvarozást, vagy sem.³⁸

A kockázatok – ilyen módon történő – megismerésének (és elfogadásának) legfőbb hatása, hogy figyelmen kívül marad az általános szabály szerinti összehatár. Ha a bevallott érték magasabb, mint a törvényi szint, akkor az értékbevallás összege érvényesül, viszont abban az esetben, ha a törvényi összehatárnál alacsonyabb a bevallott érték, az nem eredményezi a felelősség csökkentését, és ilyenkor a jogszabályban meghatározott érték marad a felelősség határa.

A kockázatmegosztásnak e, nyilatkozati alapon történő megosztását elsőként a Brüsszeli Egyezményben fogalmazták meg azzal a plusz kitételrel, hogy az értékbevallás nem bír kötelező erővel a fuvarozóra nézve, vagyis a bevallott érték valóságát bármikor megtámadhatja.³⁹ Abban az esetben pedig, ha bizonyítást nyer, hogy a feladó szándékosan tett hamis értékbevallást, akkor a fuvarozó egyáltalán nem tartozik felelősséggel a bekövetkezett árukárért.⁴⁰

A *Konvenció* – hasonlóan a Brüsszeli Egyezmény és a Hague-Visby Rules megoldásához – a hajóselismervény eshetőleges tartalmi elemének számító – fuvarozói kárfelelősség magasabb összehatárra emelő nyilatkozati formát azösszezszerű kártérítési kötelezettséget előíró rendelkezések között szabályozza. Eltérően viszont a Hágai-Visby Szabályoktól, a hamis értékbevallás következményeire vonatkozóan nem tartalmaz kifejezett előírást.

³⁷ SZALAY 2002, 65.

³⁸ SZALAY 2015, 449.

³⁹ Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 5. pont (2) bek.

⁴⁰ Brüsszeli Egyezmény 4. cikk 5. pont (4) bek.

A *Kódex* kockázatosztásra vonatkozó szabályai is lényegében megfelelnek a Brüsszeli Egyezmény által meghatározottaknak, kifejezetten előírja azonban, hogy – a feladó ez irányú nyilatkozata alapján – a fuvarozási szerződésbe foglalt (a feladó és a fuvarozó között létrejött) megállapodás szolgálhat a kártérítési összeghatár felemelésére.⁴¹

4. GENERAL AVERAGE – KÖZÖS HAJÓKÁR

A törvényi felelősségkorlátozás – amint kifejtettük – végigkísérte a tengeri fuvarjog fejlődését; másfelől azonban már a középkorban, sőt a római jog időszakában (*Lex Rhodia*⁴²), sőt az előtt is létező szokásjog olyan jogintézményeket csiszolt ki, amelyek „felosztó-kirovó” technikája⁴³ révén a kárelosztás speciális formáját jelentik ma is.

A közös hajókár (*general average*) a kockázatnak olyan sajátos veszélyközösségbe rendezése, amely a hajót, a rakományt és a fuvardíjat egyaránt fenyegető veszélyben hozott áldozatokat, és az abból eredő tudatosan felvállalt kárt a közös kockázatban részt vevő személyek között osztja meg.

Az idők folyamán az intézmény meglehetősen sokat változott és modernizálódott, a York-Antwerp Rules révén ma is élő speciális kárelosztási technika lényegét és logikáját tekintve azonban ugyanaz maradt. A közös kár fogalma ugyanis abból a felismerésből eredt, amely szerint a tengeri kereskedelmi hajózás során felmerülő veszélyek elhárítása vagy következményeinek csökkentése érdekében hozott áldozatot az ezáltal megmentett vagyon értékével arányosan kell viselni, vagyis a közös kárhoz a hajó, a rakomány és a fuvardíj egyaránt köteles hozzájárulni.⁴⁴

Ez alapján a *general average* egy szándékos és észszerű károkozás, illetve költségvállalás abból a célból, hogy ezáltal egy fenyegető nagyobb veszélyt elhárítsanak⁴⁵ azzal a céllal, hogy – a küldemény megsemmisülése révén – kárt szenvedett fuvaroztató ugyanolyan helyzetbe kerüljön, mint azok a feladók, akik áruja sértetlen maradt.

E kérdéskör tekintetében jogharmonizációs céllal és a szokásjog eltérő értelmezéséből fakadó különböző bírósági gyakorlat egységes mederbe terelése céljából megalkotott York-Antwerp Rules szerint, *közös hajókár* csak a közös veszélynek kitett, közös kockázatban felmerülő rendkívüli természetű költség (vagy áldozat) vállalása esetén érvényesíthető, amennyiben ez az áldozat vagy költség észszerű és szándékos. A károsult ez alapján – a késedelmes kiszolgáltatásból eredő kárt kivéve – utólag érvényesítheti kártérítési igényét, amely kárelosztásról a hajótulajdonosnak kell gondoskodnia.

A felek közötti kockázat ilyen módon történő megosztása azonban nem zárja ki a fuvarozóval szembeni, akár objektív, akár szubjektív okok mentén fennálló kártérítési

⁴¹ Rotterdami Egyezmény 59. cikk (1) bek.

⁴² FÖLDI 1997, 67.

⁴³ SZALAY 1994, 68.

⁴⁴ BACZONYI–ISÉPY–UHLYARIK 1974, 563.

⁴⁵ SZALAY 2002, 143.

felelősségének érvényesíthetőségét, amely – a lex mercatoria szokásait alapul véve – öszszeszerűen akár a hajó értékének erejéig is terjedhet.

5. A FUVARÓZÓ FELELŐSSÉGÉNEK ABSZOLÚT FELSŐ HATÁRA

A tengeri fuvarozó felelősségének abszolút határa a lex mercatoria nyomán kialakult közepkori jogforrásokból⁴⁶ ered. A hajó értékéig terjedő „dologi” felelősségkorlátozás szerint a kapitány és a tulajdonosok csak tulajdoni hányaduk arányában feleltek a rakományért, abban az esetben viszont, ha ez nem fedezte a kárt, akkor a kapitány vagyona szolgált pótlásként. (A többi tulajdonos pedig csak akkor felelt, ha a kapitány vagyona sem volt elegendő. Ebben az esetben is csak a tulajdoni hányaduk arányában.)⁴⁷

A fuvarozó felelőssége abszolút határának modern kori megjelenése „A tengeri hajók tulajdonosainak felelősségét korlátozó egyes szabályok egységesítéséről szóló nemzetközi egyezmény”⁴⁸-ben öltött jogszabályi formát. Az egységes szabályok szerint a hajó tulajdonosa az egész vagyonával, legfeljebb azonban a hajó minden ürtonnája után számított 8 font sterling összeg erejéig tartozik helytállási kötelezettséggel az áruküldeményben keletkezett, vagy harmadik személynek – a tengeri árufuvarozás időtartama alatt, vagy „szárazon” – okozott kárért.⁴⁹

Más esetekben⁵⁰ a hajótulajdonos úgyszintén a vagyonával, viszont a hajó tényleges értékéig felel.

A kockázatmegosztás ellenében azonban a hajó értékének erejéig terjedő felelősségkorlátozás esetében is érvényesek azon szempontok, amelyek alapján a hajótulajdonos „tényeiből és hibáiból származó” károk esetében a szóban forgó öszszeszerű (a hajó értékének erejéig terjedő) kártérítésre lehetőséget biztosító klauzulák nem érvényesek.

⁴⁶ Tabula Amalfitana, Fueros de Valencia, 1415. évi Ordonnance.

⁴⁷ FÖLDI 1997, 70–71.

⁴⁸ 1931. évi IV. törvény a tengeri hajók tulajdonosainak felelősségére vonatkozólag az 1924. évi augusztus hó 25. napján Brüsszelben kelt egyezmény becikkelyezése tárgyában.

⁴⁹ 1931. évi IV. törvény, 1. cikk: 1. „A hajóparancsnok, a személyzet, a kalauz vagy a hajón alkalmazott bármely más személy tényeiből, vagy hibáiból szárazon vagy vízen okozott károk miatt harmadik személyeknek járó kártérítések esetében; 2. a hajóparancsnoknak fuvarozásra átadott rakományt vagy a hajón lévő egyéb javakat és tárgyakat ért károk miatt járó kártérítések esetében; 3. a hajóselismervényből származó kötelezettségekért; 4. valamely szerződés teljesítése közben elkövetett hajózási hiba miatt járó kártérítések esetében; 5. valamely elsüllyedt hajó roncsának kiemelésére vonatkozó és azzal kapcsolatos kötelezettségekért.”

⁵⁰ 1931. évi IV. törvény, 1. cikk: „6. a segítségnyújtásért és mentésért adandó jutalmakért; 7. a közös hajókárból a tulajdonost terhelő hozzájárulásért; 8. a hajó anyakikötőjén kívül a hajó karbantartásának valódi szüksége vagy az út folytatása érdekében a hajóparancsnok által törvényes hatáskörében kötött szerződésekből vagy ily célból véghezvitt műveletekből származó kötelezettségekért, feltéve, hogy ezek a szükségletek nem származnak a hajószemélyzetnek vagy az élelmiszerkészletnek már az út megkezdésekor fennálló elégtelenségéből vagy fogyatékosságából.”

6. A TENGERI KONVENCÍÓK ÉS A TÖBBI ALÁGAZATI SZABÁLYOZÁS ÖSSZEVETÉSE

Az összecszerűen limitált kártérítés nemzetközi alágazati jogszabályokban meghatározott *felső határa és mértéke* az egyes közlekedési alágazatok közege, technológiai sajátosságai, valamint fuvarkapacitása mentén különbözik. Célját tekintve objektív tényezők (például a fuvardíj és a kockázat egymáshoz viszonyított aránya vagy az előreláthatóság korlátozott volta) indokolják a kockázat felek közötti megosztását, ugyanúgy, ahogy a tengeri áru fuvarozás körében is szükségessé tették az áruküldemény elveszése vagy megsérülése esetén fennálló fokozott fuvarozói felelősség ellensúlyozását.

Ennek megfelelően, amennyiben a logisztikai struktúra *légi, közúti vagy vasúti áru fuvarozási szakaszt* is tartalmaz, az e szakaszokra vonatkozó kártérítési határértékek számottevően magasabbak, mint a tengeri (vagy folyami) áru fuvarozás feltételeit szabályozó nemzetközi egyezményekben megállapított – fent tárgyalt – kártérítési határérték. A nagyságrendi eltérés oka – amint már utaltunk rá – egyértelműen az áru értékének és az adott közlekedési-szállítási alrendszer kockázatos voltának tényén alapszik, de jelentős befolyásoló tényező a költségek és az ezzel arányos fajlagos fuvardíj, valamint a feladói kör költségviselő képessége is.

Az *áru értéke* és az adott közlekedési-szállítási *alrendszer különleges kockázatai* mentén, a kártérítés mértéke és aránya tekintetében fennálló *nagyságrendi eltérések* a 20. század *első és második* felében megszületett tengeri és más alágazati szabályozásokban egyaránt tükröződnek. Az összevetés indokoltsága különösen a 20. század elejét jellemző brit nemzetközi kereskedelmi hegemonia, az unimodális viszonylatú áru fuvarozás dominanciája, valamint az első nemzetközi pénzrendszer (aranypénzrendszer) virágkora révén életre hívott aranypénz (font sterling, frank) értékben meghatározott kártérítési határértékek piaci viszonyokhoz való alkalmazkodásában, később megszűnésében keresendő. De ez az (1970-es években) IMF által, nemzetközi kereskedelemben alkalmazott jelentősebb valuták egy-egy mértékegységeként bevezetett SDR-re való áttérés is meghatározó fontosságú elem.

Ennek nyomán az első idősávban (20. század első fele) hatályosult nemzetközi áru fuvarozási tárgyú jogszabályokban (csomagonként/egységenként vagy kilogrammonként) meghatározott összeg erejéig fennálló, fuvarozót árukárért terhelő kártérítési kötelezettség – amint fent már említettük – az Egyezmény révén – *a tengeri áru fuvarozási alágazatban* elsőként az 1900-as évek első felében jelent meg. (*Csomagonként vagy egységenként 100 font sterlingre korlátozott felelősség.*) Ennek alapját a nemzetközi vasúti áru fuvarozás 1892-ben törvénybe iktatott szabályozása,⁵¹ a Berni Egyezmény jelentette.

Az egyébként nagyságrendileg hasonló veszélyeknek kitett légi áru fuvarozás feltételeit és kártérítési határértékét szabályozó Varsói Egyezmény *eredeti* rendelkezései szerinti limit az *áruküldemény kilogrammonként 250 frank*⁵² összegre (vagyis két és félszeresére)

⁵¹ BACZONYI-ISÉPY-UHLYARIK 1974, 30.

⁵² Varsói Egyezmény 22. cikk.

volt korlátozva. Ebben az esetben a tengerihez képest jelentősen magasabb összeghatárt a szállítási mód kockázatos voltán túl az árutovábbítás fajlagos költségei, a küldemény értéke és az ahhoz kapcsolódó magas fuvardíj (a kockázat fedezete) tették indokolttá.

A tengeri áru fuvarozás természeti környezetéhez képest kevésbé kockázatos nemzetközi közúti fuvarozó felelősségét a *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route* (a továbbiakban: CMR) a hiányzó bruttó súly minden kilogrammja után számított 25 frankban⁵³ korlátozta. A fuvarozási határidő túllépéséből (kiszolgáltatási késedelem) keletkező kár esetére azonban – komplex fuvarjogi szabályozásként – legfeljebb a fuvardíj összegéig⁵⁴ terjedő kártérítésre kínált lehetőséget a jogszabály.

A nemzetközi vasúti fuvarozásban a *Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer* (a továbbiakban: CIM) szerint az árukárért fennálló kártérítés összege nem haladhatta meg a 100 font sterling⁵⁵ összeget, amennyiben pedig a késedelmes kiszolgáltatásból kár keletkezik, a fuvardíj kétszeres összege⁵⁶ jelentette a maximális limitet.

Még ebben az időszakban, a tengeri alágazati szabályok módosításaként megalkotott Visby Protokoll, mint említettük, az aktuális piaci környezethez igazítva az eredeti szabályokat – csomag vagy egység, illetve kilogramm szerinti bontásban egyaránt szabályozza, és magasabb értékre emeli – mindkét esetben – az árukárért fennálló kártérítés összeghatárát.⁵⁷ A fuvarozási határidő túllépése, az abból származó esetleges károk, valamint azok megtérítési kötelezettségének mértéke azonban még nem jelenik meg szabályozási tárgyként.

2. táblázat • Alágazati szabályok szerint, „frankban” megállapított kártérítési összeghatárok (20. század első fele)

(Forrás: saját szerkesztés a megnevezett jogforrások alapján)

A kártérítés mértéke	Brüsszeli Egyezmény (1924)		Varsói Egyezmény (1929)		CMR (1956)		Visby Protokoll (1968)		CIM (1970)	
	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm
	100 font sterling	–	–	250 frank	–	25 frank	10 000 arany frank	30 frank		100 frank (1975. január 1-től 50 frank)

Az egyes alágazati szabályozásokban közös vonás, hogy a kockázatviselés felső határát magasabb szintre emelő előzetes feladói nyilatkozat és tájékoztatás esetén ennek megfelelően

⁵³ CMR 23. cikk (3) bek.

⁵⁴ CMR 23. cikk (5) bek.

⁵⁵ CIM 31. cikk 1. §.

⁵⁶ CIM 34. cikk 1–2. §.

⁵⁷ Visby Protokoll 4. cikk: A fuvarozó csomagonként vagy egységenkénti felelősségét 10 000 arany frankban vagy kilogrammonként 30 frankban határozza meg.

alakul a fuvarozó felelősségének felső határa (értékbevallás). Az alágazati jogszabályok által megállapított kártérítési limit így csak póttilleték fizetése és kiszolgáltatási értékbevallás hiányában alkalmazható.⁵⁸

Közös az alágazati szabályokban az is, hogy a fuvarozó dolozus⁵⁹ (szándékos, súlyos gondatlan) magatartása felülírja az objektív mozzanatok mentén kialakult összegszerű kártérítés intézményét. A nemzetközi vasúti áru fuvarozás kártérítési szabályai a fuvarozási határidő túllépéséből eredő kártérítés összegére vonatkozóan azonban eltérő rendelkezéseket tartalmaznak. Amennyiben a vasút szándékos magatartásának következménye a kár, a károsult részéről minden összegszerű korlátozás nélkül, teljes kártérítés érvényesítésére kínál lehetőséget a jogszabály.⁶⁰ Amennyiben viszont súlyos gondatlan magatartás okozta a késedelmet és az abból eredő kárt, akkor a fuvarozó kártérítési felelőssége az áru elveszése vagy megsérülése után járó maximális kártérítési összeg kétszeresére korlátozott.⁶¹

A nemzetközi kereskedelmi főszereplők eltérő pénzrendszeréből, a különböző valuták különböző vásárlóértékéből és a csomagolási egység definiálásának hiányából eredő kollíziók, az arany demonetizálódása, majd az 1970-es évek elején életre hívott új kereskedelmi technikák révén egyre intenzívebbé váló multimodális (majd *door to door*) kereskedelmi ügyletek mentén égető szükség mutatkozott – a század első felében született – alágazati jogszabályok összegszerű kártérítésre vonatkozó rendelkezéseinek modernizálására.

Ennek első lépcsőfokát – amint már kifejtettük – a Brüsszeli Protokoll jelentette, amelynek révén az 1970-es évek folyamán a frank elszámolási egységét a nemzetközi kereskedelemben alkalmazott jelentősebb valuták egységes mértékegységét jelentő SDR-re változtatták.⁶²

A kiegészítő protokoll az átlagos áruérték alapján bruttó kilogrammonként 2 SDR-ben, vagy csomagonként (egységenként) 666,67 SDR-ben⁶³ határozta meg a fuvarozó kártérítési kötelezettségének mértékét, amely értékhatárt a folyami árutovábbítás feltételeit és a fuvarozó felelősségének mértékét szabályozó Budapesti Egyezmény⁶⁴ is átvett.

A tengeri és a légi fuvarozó kártérítési határértéke közötti nagyságrendi eltérés – a fuvarozott áruérték különbözősége okán, de a hasonló veszélyességi tényezőktől függetlenül – a modern szabályokban is megmaradt. Ennek tükrében – a Montreáli Jegyzőkönyv révén módosított Varsói Egyezmény – az aktuális piaci körülményekhez és a jelenleg is alkalmazott valutakosár értékhez való igazítása nyomán bruttó kilogrammonként 17 SDR-re⁶⁵ korlátozta a fuvarozó felelősségének határát, amely megfelel a CIM módosított⁶⁶ nemzetközi vasúti áru fuvarozási szabályok értékhatárának is. A CIM-egyezmény

⁵⁸ Brüsszeli Egyezmény; Hague-Visby Rules 4. cikk; Varsói Egyezmény 22. cikk 2. bek. a) pont; CMR 24. cikk; CIM 36. cikk.

⁵⁹ SZALAY 2015, 448.

⁶⁰ Hague-Visby Rules 4. cikk e) pont; Varsói Egyezmény 25. cikk; CMR 29. cikk; CIM 37. cikk.

⁶¹ CIM 37. cikk.

⁶² A téma bővebb kifejtése az alábbi cikkben olvasható: Kovács 2016a, 89–120.

⁶³ Hague-Visby Rules 4. cikk.

⁶⁴ CNMI 20. cikk (1) bek.

⁶⁵ Varsói Egyezmény (módosított) 22. cikk (2) bek. b) pont.

⁶⁶ CIM 30. cikk (1) bek.

jelenleg is hatályos rendelkezései 17 SDR/kilogramm összegben korlátozza a fuvarozó kártérítési kötelezettségének felső határát.

A tengerihez képest magasabb, a többi fuvarozási módozathoz viszonyítva azonban alacsonyabb határérték – középútas megoldás gyanánt – a nemzetközi közúti áru fuvarozás módosított szabályozásában mutatkozik, amely kilogrammonkénti bontásban 8,33 SDR/kg⁶⁷. (Lásd a 3. táblázatot.)

3. táblázat • Alágazati szabályok szerint „SDR-ben” megállapított kártérítési összeghatárok
(Forrás: saját szerkesztés a megnevezett jogforrások alapján)

	Brüsszeli Protokoll (1978)		Varsói Egyezmény (Montreáli jegyzőkönyv alapján)		Budapesti Egyezmény (2000)		CMR		CIM	
	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm
<i>A kártérítés mértéke</i>	666,67 SDR	2 SDR		17 SDR	666,67 SDR	2 SDR		8,33 SDR		17 SDR

(Látható, hogy a limitösszeg és az egymáshoz való arányuk is változott).

A fuvarozási határidő túllépéséből eredő kár megtérítésének kérdésköre tekintetében nem hozott változást a valutakosár mértékegységére való áttérés, ami az értékevállás útján történő kártérítés megállapításának újraszabályozását sem tette szükségessé. A szándékos vagy súlyos gondatlan károkozás következményeként beálló kockázatmegosztás megszűnésének témaköre is – az eddigi szabályokhoz viszonyítva – változatlan maradt a módosított szabályokban.

A következő táblázat (4. táblázat) a hatályba nem lépett vagy csekély gyakorlati jelentőségű alágazati (tengeri) szabályok szerint „SDR-ben”-ben megállapított kártérítési összeghatárokat is bemutatja:

4. táblázat • A hatályba nem lépett, vagy csekély gyakorlati jelentőségű alágazati (tengeri) szabályok szerint „SDR-ben”-ben megállapított kártérítési összeghatárok
(Forrás: saját szerkesztés a megnevezett jogforrások alapján)

	Hamburgi Egyezmény (1978)		Multimodális ENSZ Konvenció (1980)		A terminálok felelőségéről szóló ENSZ Konvenció (1994)		Rotterdami Egyezmény (2009)	
	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm	Csomag/egység	Kilogramm
<i>A kártérítés mértéke</i>	835 SDR	2,5 SDR	920 SDR	2,75 SDR	–	2,75 (tengeri) 8,33 SDR (szárazföldi)	875 SDR	3 SDR

⁶⁷ CMR 23. cikk (2) bek.

7. A KERESKEDELMI GYAKORLAT

A legutóbbi tengeri árufuvarozási tárgyú konvenciók hatálybalépésének statisztikája, ezek kártérítési határértékének *gyakorlati alkalmazása*, valamint az egyes kereskedelmi hajózási társaságok⁶⁸ által általános szerződési feltételekben kikötött kártérítési határértékek jól tükrözik, hogy azok a konvenciók, amelyek a fuvarozatói érdekeknek kedvező 2 SDR-nél magasabb összegben szabályozzák a fuvarozó kártérítési felelősségének határát, azok vagy nincsenek hatályban, vagy éppen nem élvezik a nemzetközi kereskedelem főszereplőinek támogatását (így nem érvényesülnek).

Az általános szerződési feltételek szerint, amennyiben a fuvarozó az áruküldeményben keletkezett elveszéssel vagy károsodással kapcsolatosan kártérítésre köteles, akkor a kártérítés összegét az *árúnak a fuvardíjjal és a biztosítási költséggel növelt értékének alapulvételével kell kiszámítani*, amely nem haladhatja meg az elveszett vagy megsérült áru bruttó tömege után számított 2 SDR-t. (Az Amerikai Egyesült Államok külkereskedelmi viszonylatában ez az érték csomagonként vagy más szokásos fuvarozási egységenként 500 USD).

A feladó abban az esetben igényelhet nagyobb kártérítést – de csak az USA-ból történő multimodális árufuvarozás esetén – ha a feladó a fuvarozó árlistájában rögzített feltételekkel összhangban, a teljes kártérítési felelősség megtérítésének biztosítékaul előre extra fuvardíjat fizetett, vagy a feladó előzetes nyilatkozatot tett a küldemény rendkívüli értékéről. Részleges elveszés vagy kár esetén pedig a meghatározott érték alapján arányosan kell a kártérítést kiszámítani.

8. ÖSSZEGRÉS

A tengeri árufuvarozási tárgyú jogszabályokban, az egyszerű kártérítés mértékének és arányának egyértelmű közeledése a tengeri és a más közlekedési alágazatok kockázatosztási limitértéke között tendenciaszerű közeledést, és egyúttal emelkedést mutat.

Az ily módon jogharmonizációt, de a kártérítési határértékek növekedését és más közlekedési alágazatok felelősségi mértékéhez való harmonizációját is magával hozó rendelkezések a Multimodális ENSZ Konvencióban, a Hamburgi Egyezményben, valamint a szárazföldi és a tengeri szakasz kockázatosztásának mértékét – a helyhez kötött szolgáltatásokat végző terminál operátor speciális felelősségi konstrukciója okán – különválasztó Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvencióban ölt jogszabályi formát.

A „szárazföldi” közlekedési alágazatok kockázatosztási mértékéhez közelítő, egyben az egyensúly irányába mutató kártérítési határérték az ezredfordulón egységes fuvarjogi szabályozás gyanánt elfogadott Rotterdami Egyezmény kártérítési határértékében is tükröződik.

⁶⁸ Például Maerks Line.

Említést érdemel az is, hogy minden szóban forgó „tengeri” egyezmény – a légi, a vasúti és a közúti áru fuvarozási jogszabályoknak megfelelően – részletes és kiemelt szabályozás tárgyává teszi a fuvarozó szándékos vagy súlyos gondatlan magatartása következményeként beálló felelősség összegszerű korlátozásához való jog elvesztését, valamint a felek magánautonómiája révén érvényesülő kockázatelosztás eszközeit is.

Összefoglalva a tanulmányban azt a fejlődési utat kívántam felvázolni, amely – számtalan stáción, érdekütközésen és kompromisszumon áthaladva – végül is elvezetett odáig, hogy a tengeri fuvarjogi konvenciók, amelyek párhuzamosan érvényesülnek, alaprendelkezéseiket illetően a kárfelelősség összegszerű korlátozása tekintetében ma már megfelelő jogi háttérrel biztosítanak a napi gyakorlatnak. Talán az a tényező is látható, hogy az intenzív nemzetközi jogalkotás a tengeri fuvarjogot közel hozta a tradicionális szabályozások (vasúti, közúti, légi regulációk) intézményvilágához, a fuvarozói kárfelelősség összegszerű korlátozása tekintetében is.

FELHASZNÁLT IRODALOM:

1. BACZONYI Zoltán – ISÉPY István – UHLYARIK György (1977): *Árufuvarozási jog*. Budapest, Közigazgatási és Jogi Könyvkiadó.
2. BERLINGIERI, Francesco (2011): *The history of the Rotterdam Rules, The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea – An Appraisal of the Rotterdam Rules*. Heidelberg–Dordrecht–London, Springer. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-642-19650-8_1
3. FÖLDI András (1997): *Kereskedelmi jogintézmények a római jogban*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
4. KOVÁCS Miklós – MAJTÉNYI László – SZALAY Gyula (1991): *Tengeri fuvarjog*. Budapest, Tankönyvkiadó.
5. KOVÁCS Viktória (2016a): Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatt, a Hamburgi Egyezmény. *Jog – Állam – Politika*, 1. sz. 89–120.
6. KOVÁCS Viktória (2016b): Rotterdam ante portas, avagy a Rotterdami Egyezmény és a multimodális tengeri fuvarjog. *Jog – Állam – Politika*, 3. sz. 109–140.
7. KRESKAY Ferenc (1996): *A fuvarozó felelősség a Brüsszeli Egyezmény alapján*. Kandidátusi értekezés.
8. GÜNER-ÖZBEK, Meltem Deniz szerk. (2011): *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. Berlin–Heidelberg, Springer. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-642-19650-8>
9. STURLEY, Michael F. – FUJITA, Tomotaka – ZIEL, Gert-Jan van der (2010): Introduction and historical background to the Rotterdam Rules. In *The Rotterdam Rules*. London, Sweet & Maxwell.
10. SZALAY Gyula (1994): *A fizikai elosztás joga rendszerbe foglalásának lehetőségei és korlátai*. Kandidátusi értekezés.
11. SZALAY Gyula (2008): *A fuvarjog alapjai*. Győr, Universitas-Győr Nonprofit Kft.
12. SZALAY Gyula (2015): Befejezetlen mondat, avagy az új Ptk. és a fuvarozói felelősség. In KESERŰ Barna Arnold – KŐHIDI Ákos szerk.: *Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnabás tiszteletére*. Budapest, Eötvös. 436–462.
13. *Terms of Carriage*. Maersk Line. Elérhető: <http://terms.maerskline.com/carriage> (Letöltés dátuma: 2016. 01. 17.)

Jogi források:

1. 1931. évi IV. törvény a tengeri hajók tulajdonosainak felelősségére vonatkozólag az 1924. évi augusztus hó 25. napján Brüsszelben kelt egyezmény becikkelyezése tárgyában
2. Berni Egyezmény
3. Brüsszeli Egyezmény
4. Budapesti Egyezmény
5. CIM-COTIF – Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer, Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaire
6. CMR – Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route
7. Convention on International Multimodal Transport
8. Explanatory Note by the UNCITRAL Secretariat on the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade
9. The Hague-Visby Rules
10. Montreáli Egyezmény
11. Tabula Amalfitana, Fueros de Valencia, 1415. évi Ordonnance
12. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules)
13. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules)
14. United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade (OTT Convention)
15. United States Carriage of Goods by Sea Act (1936)
16. Varsói Egyezmény
17. York-Antwerp Rules

Dr. Kovács Viktória oktatási és kutatási területe a Széchenyi István Egyetem egyik legfontosabb tudományterületéhez, a közlekedéshez, pontosabban annak jogtudományi vetületéhez kapcsolódik. Doktori disszertációja a nemzetközi fuvarjog témakörére koncentrál. Kutató és elemző munkát folytat a fuvarozói felelősség nemzetközi szintű szabályozásának feltárásában, amelynek alapját az ENSZ szakosított intézményei által megalkotott nemzetközi konvenciók alkotják. Doktori tanulmányai kezdetén forrásanyaggyűjtést végzett a nemzetközi fuvarozói felelősség evolúciós fejlődése témájában, azon belül is a tengeri, azzal összefüggésben pedig a multimodális fuvarjogra vonatkozó jogharmonizációra vonatkozóan. Elsőként ennek egy speciális területét, a terminálokról szóló szabályozás megalkotásának folyamatát, valamint a szabályozás hazai és nemzetközi jogfejlődésre gyakorolt hatását vizsgálta. Később oktatói tevékenysége és a Győrött folytatott kutatás mellett a bécsi székhelyű United Nations Commission on International Trade Law Szervezeténél (UNCITRAL) vendéghallgatóként elmélyültebb, alaposabb kutatást folytatott a tengeri fuvarjog egységesítését célzó nemzetközi jogharmonizációs tevékenység elemzésében. Vizsgálat tárgyává tette több tengeri áru fuvarozási tárgyú jogszabály megalkotásának folyamatát, és tartalmi szempontból is összehasonlító elemzést végzett. Kitért az egységes szabályozás iránti törekvések bemutatására, annak társadalmi-gazdasági hátterére, valamint megalapozta azt a korábban megfogalmazott hipotézisét, amely szerint – a hazai szabályozásra is hatást gyakorló – egyfajta jogegységesülés figyelhető meg a nemzetközi árutovábbítási konvenciók felelősségi rendszerében.