

VERMES ATTILA

# A biztosítási jog európaizálódása

## A szállítmánybiztosítási modelltörvény<sup>[1]</sup>

### BEVEZETÉS

A biztosítási szerződésekre vonatkozó uniós joganyag jelenleg csupán partikuláris anyagi jogi részterületeket szabályoz, alapvetően az életbiztosítás, valamint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén.<sup>[2]</sup> Jogforrásilag alapvetően direktívákról van szó, melyek tagállami átültetése korántsem nyújt olyan egységes jogi környezetet, mint a rendeleti szint alkalmazása.

A nemzetközi kollíziós magánjogi szabályokkal kapcsolatban a Tanács 44/2001/EK rendelete (2000. december 22.) a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról a meghatározó, mely a jogbiztonság, kiszámíthatóság követelményének messzemenőig megfelel, ugyanakkor a kifejezetten a biztosítottat védő szabályok előírása folytán a biztosítókat adott esetben komoly nehézségek elé állítja. Főszabályként a biztosított határon átnyúló szolgáltatás esetén is a lakóhelye szerinti tagállam jogát választhatja, amely azt eredményezi, hogy a biztosítónak vagy olyan általános szerződési feltételeket (a továbbiakban: ÁSZF) kell megfogalmaznia, amely minden tagállam kógens rendelkezéseinek megfelel, vagy tagállamonként eltérő biztosítási szabályzatokat kell készítenie.<sup>[3]</sup>

A fenti megállapítások hatványozottan érvényesülnek a szállítmánybiztosítás terén. Az árutovábbítás nemzetközi jellegére tekintettel jóval gyakoribbak a biztosítási szabályzatok, valamint a tagállami kógens szabályok közötti összeütközések. Az uniós joganyagban speciálisan szállítmánybiztosítási szabályként csupán a légi alágazat egyes kérdéseire vonatkozó létezik, nevezetesen *Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK Rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről*. A fenti rendelet kizárólag az árutovábbítás egyik (légi) modalitásával foglalkozik, valamint vegyíti a fuvarozás és a személyszállítás szabályait, így az egységes logisztikai szemléletet nélkülözi.

[1] Jelen dolgozat nagymértékben támaszkodik a szerző *Transport insurance in the Principles of European Insurance Contract Law* c. angol nyelvű előadására, mely 2008. április 18-án hangzott el a spanyolországi Castellónban a Centro de Derecho del Transporte Internacional rendezésében megtartott III International Conference on Transport: „Reform and Liberalization” konferencián.

[2] A biztosításra vonatkozó uniós joganyag feldolgozására lásd pl.: Dr. Czeglé T. – Dr. Zavodnyik J. 2001, 91–161. p.

[3] A biztosítási szerződésekben alkalmazható jogválasztási szabályok kiváló ismertetését nyújtja Belgiumra, Franciaországra, Németországra, Olaszországra, Hollandiára, Spanyolországra és az Egyesült Királyságra nézve Frigessi di Rattalma, M. 2003. munkája.

A szállítmánybiztosítás kereskedelmi jogi szerződés, amely kereskedelmi szokványokon, valamint gyakorlaton alapul. Az Egyesült Királyságban 1906-ban alkották meg a tengeri biztosítási törvényt (Marine Insurance Act, a továbbiakban MIA), amely kodifikálta a korábbi bírósági gyakorlatot, és a Lloyd's biztosító szabályzatain keresztül elterjedve a nemzetközi gyakorlat alapjává vált.

A fenti szabályozás főbb vonalaiban azóta is változatlan, az 1982-es változtatások szinte csak a szerződéses klauzulák elnevezését érintették (a korábbi angol elnevezéseket betűkkel váltották fel, pl. a minden fő kockázatot magába foglaló All Risks elnevezés A-ra módosult), azonban tartalmi változtatásokat nem hoztak magukkal.

A fenti megoldás több szempontból is megérett a változtatásra: egyrészt összhangba kell hozni az Európai Unión belül mind a meglévő konkrét szabályokkal és absztrakt célokkal (pl. egységes belső piac), valamint a szállítmánybiztosítási jog egyes tartalmi kérdései is elavultnak tekinthetők a szabályozott életviszonyok változása folytán.

Több olyan munka is folyamatban van, amelyek a biztosítási szerződési jogra vonatkozó javaslatokon dolgoznak, pl. az Angol Jogi Bizottság (English Law Commission) a Skót Jogi Bizottsággal (Scottish Law Commission) karöltve foglalkozik az MIA reformjával. Ole Lando és Hugh Beale professzorok magánkezdeményezése (Az európai szerződési jog alapelvei – Principles of European Contract Law, Parts I & II, 1999) után az Európai Bizottság úgy döntött, hogy harmonizálja az európai szerződési jogot, közzétéve „Az európai szerződési jog és a közösségi jog revíziója: az előremutató út” elnevezésű kommunikációt.<sup>[4]</sup>

A fenti dokumentum fejezetében megtalálhatjuk az Európai szerződési jog közös vonatkoztatási kerete (Common Frame of Reference – CFR) lehetséges struktúráját, amely kifejezetten megemlíti a biztosítási szerződést (III. fejezet, IX. rész). A fenti kommunikáció alapján egy biztosítási jogi szakértőkből (tagállamként egy-két egyetemi professzorból) álló munkacsoport kezdett el dolgozni az Európai biztosítási szerződési jog szabályrendszerén,<sup>[5]</sup> amely elkészítette az Európai biztosítási szerződési jog alapelveinek tervezetét (Principles of European Insurance Contract Law – a továbbiakban PEICL) 2007. december 17. napján.<sup>[6]</sup>

A munkában kulcsfontosságú Jürgen Basedow professzor szerepe, aki mind a munkacsoport, mind pedig a Európai polgári törvénykönyvön dolgozó kutatócsoport tagja. A munkacsoport támaszkodhat a nemzetközi Max Planck Jogösszehasonlító Intézet munkájára, amely komparatív jogi iránymutatással támogatja őket. Nagy szükség van egy jól működő biztosítási piac kialakítására, mivel a határon átnyúló biztosítási szolgáltatások jelenlegi szabályozása nem váltotta be a biztosítási piac élénkítésével kapcsolatban hozzá fűzött reményeket.

[4] COM (2004) 651 final, 2004. október 11.

[5] A bizottság magyar tagja Dr. Takáts Péter címzetes egyetemi tanár (Eötvös Loránd Tudományegyetem).

[6] A tervezetnek jelenleg csupán angol nyelvű hivatalos fordítása létezik, de a munkacsoport tagjai dolgoznak a - nem hivatalos - magánfordításokon. Jelen dolgozatomban Dr. Mohi-Kaufmann Emese és Dr. Takáts Péter közös fordításának terminológiáját követem.

A PEICL modelltörvény az Európai Unió biztosítási szerződési jogi rendeletévé válhat. Ahhoz, hogy ún. élő jog legyen, számos kógens szabályt tartalmaz, mivel a diszpozitív szabályokat szinte minden esetben felülírják a biztosítók általános szerződési feltételei (biztosítási szabályzatai). Ezen modelltörvény elfogadása liberalizációs hatású lenne, hiszen a nemzetközi biztosítóknak csak egyféle joggal kellene foglalkozniuk, és nem kellene minden egyes EU tagállamban külön-külön biztosítási szabályzatot és nyomtatványokat készíteniük.

A PEICL – elfogadása esetén – a biztosítási szerződésekben opcionális eszközként lesz alkalmazható, így mind a rendes, mind pedig a választottbíróságok előtt kikényszeríthető, megteremtve a lehetőségét egy új kereskedelmi jog „lex mercatoria” (law merchant) kialakításának.

Ezen változás megreformálja a szállítmánybiztosítás szabályait, valamint a szerződő felek számára jelentős idő- és költségmegtakarítást jelent. A PEICL szerkezetét tekintve négy részből áll, melyek közül az első az összes biztosítási szerződés közös szabályával foglalkozik, a második a kárbiztosításokra, a harmadik az összegbiztosításokra vonatkozik. A negyedik rész „Az egyes biztosítási ágazatokra vonatkozó különös szabályok” elnevezést viseli, ahol a modelltörvény mellékletét képező ágazati felosztás alapján a szállítmánybiztosítás szabályainak is helyet kell kapniuk.<sup>[7]</sup>

Jelen tanulmányban megpróbálom bemutatni a szállítmánybiztosítási szabályok harmonizálását, valamint néhány de lege ferenda javaslatot tenni a PEICL modelltörvény számára.

Tanulmányomban a szállítmánybiztosítás egyes területeivel szeretnék foglalkozni. Nem kívánom megírni a PEICL teljes szállítmánybiztosítási fejezetét, de azért szeretnék elemezni néhány biztosítási jogi alapelvet. Célom, hogy néhány „terminus technicus” jelentését tisztázzam, és világosabbá tegyem a jogi terminológiát, amely álláspontom szerint elsődleges jelentőségű a kodifikáció szemszögéből.

„A biztosítási termékek gyors fejlődése, valamint a vonatkozó jogi felügyeleti eszközök gyengesége miatt egy új helyzet állt elő, amelyben a biztosítási ipar nem igényli a kiterjedt szabályozást. A szükségtelen szabályokat – amelyekből jócskán akad – el kell törölni.”

Rokas professzornak igaza van, a nemzetközi, üzleti alapú szállítmánybiztosításban nagy szükség van egy modelltörvény megalkotására és használatára, mivel ez valószínűleg meg a piac igényeit. A biztosítók az egész Európai Unió (EU) belül azonos ÁSZF-eket kívánnak alkalmazni, ami a biztosítási termékek fejlesztésének olcsóbb, egyszerűbb és gyorsabb fejlesztését jelentené, miközben a biztosítottak nagyobb versenyt szeretnének, olcsóbb biztosítási díjakkal, melyet a biztosítók működési, valamint piacra lépési költségeinek lefaragása nagyban elősegítene.

[7] Ez a függelék a módosított 73/239/EGK irányelv és – részben – a módosított 2002/83/EK irányelv mintájára készült.

[8] Rokas 2002, 85. p.

A PEICL akadémiai karakterű, kötelező erő nélkül (jelen állapotában „csupán” egy javaslat), azonban a tervek szerint alapját képezheti egy biztosítási szerződésekre vonatkozó EU rendelet megalkotásának.

„Mivel minden jövőbeli biztosítási jogi EK rendeletnek a belső biztosítási piac megfelelő működését szolgáló szabályokra kell korlátozódnia (az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. Cikk), így a munkacsoport a PEICL tervezet csupán a belső piac eléréséhez szükséges mértékre terjed ki.”<sup>[9]</sup>

Biztosítási tevékenység Magyarországon *külföldi vállalkozás fióktelepeként*, valamint *határon átnyúló szolgáltatásként* is nyújtható, melyre ráadásul külön belföldi (PSZÁF) engedély sem szükséges a „*single license*” (egységes engedély) elve alapján, amennyiben az adott biztosító az Európai Gazdasági Térség (EGT) valamelyik tagállamában rendelkezik székhellyel. Mindez természetesen az EGT-ben fordítva is igaz, Magyarországon bejegyzett biztosítók ugyanezen könnyítéssel folytathatnak biztosítási tevékenységet külföldön, így mindez elősegíti a biztosítási piac növekedését. A „*home country control*” elve (székhely szerinti állam által gyakorolt felügyelet) alapján a fenti módon más tagállamban biztosítási tevékenységet folytató vállalkozással szemben a saját tagállamának felügyelete jár el, míg a másik ország felügyeletének csupán szignalizációs (jogsértés-jelzési) lehetősége van, így az nyelvi, távolságból és részben eltérő jogrendszerből esetlegesen adódó nehézségek is alig jelentkeznek.

A fentiek elősegítik a szállítmánybiztosítási piac liberalizálását, azonban az új „*lex mercatoria*” (law merchant) megalkotása is szükséges az egységes belső piac megteremtése érdekében.

## TERMINOLÓGIA SZÁLLÍTMÁNYBIZTOSÍTÁS

Ezen tanulmányban a szállítmánybiztosítással foglalkozom, azonban mindezt nem a 73/239/EGK irányelv és 2002/83/EK irányelv megoldása alapján teszem, hanem az árutovábbítással összefüggő biztosítási gyakorlat, valamint a komplex logisztikai szemlélet elfogadásaként ide sorolom nem csak az áruküldeményben (cargo), hanem a fuvarszközben okozott károk biztosítását, valamint a fuvarozói, szállítmányozói felelősségbiztosítást is.

A fenti megoldás indokolásaként hivatkozom a nemzetközileg általánosan használt angol tengeri biztosítás szabályaira, Ez az elnevezés félrevezető, mivel szárazföldi és tengeri veszélyekre egyaránt kiterjed, valamint a légi biztosítás alapját is képezi.

A biztosítási szerződés létrehozatalához három feltételre van szükség: „a biztosító nem áll kockázatban egészen addig, amíg világosan nem fejezte ki szerződéskötési szándékát; az összes lényeges szerződési feltételben való megállapodás, és feltétel nélküli világos megegyezést”.<sup>[10]</sup> A MIA 22. szakasza alapján – ellentét-

[9] Heiss 2006, 5. p.

[10] Clarke 2007, 85. p.

ben az angol biztosítási szerződési jog általános szabályához – a tengeri biztosításhoz írásbeli kötvényre is szükség van. A tengeri biztosítás kétségkívül nem összeg-, hanem kárbiztosításnak minősül (az USA<sup>[11]</sup> jogának terminológiájában: nyílt kötvény<sup>[12]</sup>).

A tengeri biztosítás egyaránt felöleli a tengeri és szárazföldi (közúti és vasút áru fuvarozási) kockázatokat az MIA 2. § alapján. A tengeri biztosítás alapkonstrukciójában az említett kockázatok között elengedhetetlen az összefüggés ahhoz, hogy a tengerin kívül egyéb veszélyekre is kiterjedjen a szerződés hatálya: „A kötvény alapformája az ősi forrásokból fakad, és szövegezése kizárólag a hajón lévő vagyron biztosítására terjedt ki. A modern időkben ez kimondottan gyakorlatiatlan, így megengedett a kockázatvállalás időtartamának kiterjesztése, ami magába foglalja a tengerhajózással össze nem függő kockázatokat is, a MIA 1906. 2. §-a alapján.”<sup>[13]</sup>

Ezzel ellentétben léteznek ún. *kiterjesztett tengeri biztosítási szerződések* is, ahol az említett összefüggés hiányzik a Transit klauzula, valamint a hozzá kapcsolódó Termination of Contract of Carriage (a fuvarozási szerződés megszüntetése) klauzula segítségével.

„Az exportkereskedelemben gyakran alkalmazzák a kiterjesztett tengeri biztosítási megállapodásokat, hogy ne csak a tengeri fuvarozási szakaszra, hanem az eladó raktárából a tengerentúli vevő raktárába történő teljes árutovábbítása terjedjen ki a fedezet”.<sup>[14]</sup>

A Transit klauzula jelenleg az a Lloyd's biztosító általános szerződési feltételeit tartalmazó Institute Cargo Clauses A, B és C variánsában egyaránt megtalálható, így minden tengeri biztosítási szerződésben alkalmazandó, kivéve, ha kifejezetten törlik. A fenti záradék kiterjeszti a fedezetet a hajózás előtti és utáni veszélyekre:

„Ezen klauzula alapján a biztosított például biztosíthatja egy Birminghamból Párizsba fuvarozandó áruküldeményét, amennyiben ezen helyeket a kötvényen az árutovábbítás kiindulási és célállomásaként megjelöli.” A Transit klauzula, valamint a hozzá kapcsolódó Termination of Contract of Carriage klauzula alapján az áruküldeményre kiterjed a biztosítási fedezet a kötvényben megjelölt raktárak közötti teljes fizikai áramlás során.<sup>[15]</sup>

A Transit klauzula 60 napos időlimitet tartalmaz, ami azonban a Termination of Contract of Carriage klauzula alkalmazásával felülírható, amennyiben a biztosított hatókörén kívüli okból az áruküldeményt az eredeti rendeltetési helyhez képes máshol kell kirakodni. Ebben az esetben az áruküldeményre továbbra is vonatkozik a biztosítási fedezet, egészen addig, amíg eladás után ki nem szolgáltatják, vagy az árutovábbítás során meg nem érkezik az új, utolsó raktárba.

[11] Az osztrák terminológiára nézve lásd: Fenyves 2000, a német terminológiára pedig Enge 1987.

[12] Barnes 2008, 715. p.

[13] Goodacre 1981, 46. p.

[14] Murray 2007, 393. p.

[15] Murray 2007, 419–420. p.

A tengeri biztosítás alapvetően vagyonbiztosítás, azonban a MIA 4-5. §§-ok alapján *felelősségbiztosítási* elemeket is tartalmaz.

„*A de Vaux v. Salvador, 1936* precedensben az az ítélet született, hogy a tengeri biztosítási kötvény általános formájában nem terjed ki azon tengeri balesetekkel kapcsolatos felelősségi kockázatokra, amelyekben a károkozó a biztosított hajótulajdonos.”<sup>[16]</sup>

Ezen precedens után a biztosítók létrehozták az ún. Institute Running Down (vagy Collision) klauzulát, amelyekkel fedezetet nyújtottak a felelősségi esetekből fakadó károkra is.

A fuvarozó alapvetően két módon hozhat létre légi (szállítmány-) biztosítási szerződést: a tengeri piacon brókerek segítségével, vagy légi piacon a légi fuvarlevél útján. A fentiek közül az első módszer a gyakoribb, mivel így érhető el az éves kötvények kiállítása, amelyek a fuvarozó egyéni igényeinek jobban megfelelnek.

„Az Institute Air Cargo Clauses a Lloyd’s tengeri kötvény formanyomtatványával együtt alkalmazandók. Felépítésüket tekintve a tengeri Institute Cargo klauzulákat követik, megfelelő módosításokkal.”<sup>[17]</sup> Az Institute Air Cargo klauzulák a következők: Institute Cargo Clauses (Air) (Cl. 259), Institute War Clauses (Air Cargo) (Cl. 258) és Institute Strikes Clauses (Air Cargo) (Cl. 260), azaz általános, háborús és sztrájkkockázatokra nyújtanak fedezetet a fenti záradékok.

A légi biztosításban létezik egy speciális szabály, amely korlátozza a felek szerződéskötési szabadságát. „A 785/04 EU Tanács Rendelet alapján minden légitársaság, aki valamely EU tagállam légtérében repül, köteles a rakományra, az utasokra, valamint a poggyászra biztosítást kötni.”<sup>[18]</sup>

## GARANCIÁK

A garancia elnevezést kissé másképpen használjuk a biztosítási jogban, mint az általános kötelmi jogban. Egészen mostanáig egyfajta szerződésszegésnek volt tekinthető a biztosítási jogban, amely alapján a biztosító megtagadhatta a szerződés teljesítését. „Azonban ezen nézőpont, melynek volt némi támogatottsága az esetjogban, már nem tekinthető helytállónak a Lordok Háza a Bank of Nova Scotia v Hellenic Mutual War Risks Associationa (Bermuda) Ltd, The Good Luck ügyben született döntése nyomán.”<sup>[19]</sup>

A biztosítási jogban a garancia megszegése automatikusan mentesíti a biztosítót kötelezettsége alól, az MIA 33. §. (3) bekezdésének nyelvtani értelmezése alapján.

„A garancia ebben az értelemben a biztosított olyan kötelezettségvállalása, amely a szerződés alapvető lényegét jelenti, melynek megsértése mentesíti a biz-

[16] Dover 1975, 548. p.

[17] Murray 2007, 438. p.

[18] Murray 2007, 437. p.

[19] Birds 2007, 152–153. p.

tosítót kötelezettségének teljesítése alól, és nem csupán kártérítési követelés alóján szolgál. Más szavakkal bizonyos mértékben olyan értelemben használják, mint más jogterületeken a 'feltétel' kifejezést".<sup>[20]</sup>

Minden tengeri biztosítási kötvény tartalmaz két beépített garanciát: először is, hogy a fuvarozási tevékenység jogszerű (a jogszerűség garanciája), másodsor pedig „ameddig a biztosított uralni tudja az eseményeket, az árutovábbítást jogszerűen fogja kivitelezni.”<sup>[21]</sup> (MIA 41. §). Ezen garanciát tengeri biztosításon kívüli kötvényekbe nem építették be.

Amennyiben a biztosított szándékosan megsemmisíti a fuvarszközt, vagy rakományt, kétségkívül megszegi a biztosítási szerződést. A jogsértés tényének elméleti megállapításánál jóval nehezebb kérdés a fenti akaratlagos megsemmisítés bizonyításához szükséges bizonyítékok mértékének megállapítása. A Visscherij Maatschappij Nieuw Onderneming v. Scottish Metropolitan Assurance Co Ltd.<sup>[22]</sup> ügyben az eljáró bíró kimondta, hogy „Ha a hajó nyugodt tengerben veszett oda, akkor nem volt tengerképes... Amennyiben a kapitánynak és a legénységnek nem volt indoka a hajó elsüllyesztésére, és nem voltak rosszindulatúak a tulajdonosokkal szemben, úgy meglapozottan lehet következtetni arra, hogy a hajót a legénység a tulajdonosok tudtával és akaratából süllyesztette el.”<sup>[23]</sup>

## A BIZTOSÍTÁSI SZERZŐDÉS ÉS A SZERENCSESZERZŐDÉS KÜLÖNBΣÉGE

Minden biztosítási szerződés tartalmaz valamennyi szerencseelemet, azonban ma már nem azonosítjuk őket a klasszikus aleatorikus szerzōdésekkel.

„...Általánosságban a biztosítási kötvények alapján nincsen lehetőség a biztosítási díjak felosztására és visszatérítésére, ha a kockázatviselés már elkezdődött... Ez nyilvánvalóan megfelel a felek akaratának, mivel ezen szerzōdés kifejezetten spekulatív. Ha a hajó valamely biztosított kockázat bekövetkezése folytán már az első nap odaveszett volna, a biztosítónak a teljes kárt viselnie kellene. A biztosító ugyanakkor a teljes biztosítási díjat megtarthatja, ha a biztosítási szerzōdés tartama alatt a hajó valamely olyan biztosítási eseményből fakadóan veszik oda, amelyre nem terjed ki a kötvény.”<sup>[24]</sup>

A biztosító jogosult a biztosítási esemény bekövetkezési valószínűségének befolyásolására, míg a szerencsejáték szervezōje számára mindez kifejezetten tilos (pl. lottósorsolás során).

Alapvetően két eszköz létezik a biztosítási esemény bekövetkezési valószínűségének befolyásolására, a kármegelőzés és a kárenyhítés. Mindegyiket elöszere-ttel alkalmazzák a biztosítók az általános szerzōdési feltételekben, valamint a

[20] Sealy, Hooley 2005, 1142. p.

[21] idézi Lowry, Rawlings 1999, 237. p.

[22] 38 Temple Law Review, 458. p.

[23] idézi Emmanuel 1935, 136. p.

[24] Peel 2007, 982. p.

konkrét, egyedi szerződésekben egyaránt, ezen megoldásokat alább részletesen elemzem.

## FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS

„Felelősségbiztosítási szerződés alapján a biztosított követelheti, hogy a biztosító a szerződésben megállapított mértékben mentesítse őt olyan kár megtérítése alól, amelyért jogszabály szerint felelős.”<sup>[25]</sup>

A felelősségbiztosítási szerződés eredetileg a károkozó védelmére jött létre, segítséget nyújt azokban az esetekben, amikor a vétkesség csekély foka ellenére az okozott kár igen magas összegű, azonban jelenleg a károsultat éppannyira védi a károkozó teljesítési képessége, illetve készsége hiányában.

A polgári jog alapvetően a teljes kártérítés elvét vallja. A fuvarozási szerződésben azonban a fuvarozó nagy kockázatára, az áruküldemény potenciálisan magas értékére, valamint ezzel szemben a fuvardíj alacsony összegére tekintettel a korlátozott felelősség a főszabály. Természetesen a szerződési szabadságból fakadóan a fuvarozó pótdíj fejében teljes kártérítési kötelezettséget is vállalhat.

Jelen tanulmány szempontjából a fuvarozási szerződés megszegésének alapvetően három esetét különböztethetjük meg: 1. a fuvarszköz kiállításának késedelmét, 2. az árukárt, valamint a 3. késedelmet. Álláspontom szerint a szerződés teljesítésének kategorikus megtagadása a késedelem sajátos esete, ahol a késedelem mértéke végtelen, így nincs szükség az érdekmúlás bizonyítására. Az objektív lehetetlenülési esetekkel nem kívánok foglalkozni, mivel ezek felelősségi kérdéseket nem vetnek fel.

A szerződés teljesítése során fuvarozó az a személy, aki üzletszerű gazdasági tevékenysége körében jár el, ő az, aki ellenérték fejében eljárva haszonra tesz szert, ami megalapozza fokozott felelősségét.

A szerződéskötési kötelezettség igen ritka a fuvarjogban, a releváns nemzetközi egyezmények (pl. a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésről szóló Egyezmény 1956 - CMR, az ENSZ Egyezmény az áruk nemzetközi adásvételéről 1980 - CISG) általában a felekre hagyják ennek meghatározását. A biztosítási fedezet a teljes kártérítés érdekevallással történő elfogadása esetén lehet különösen hasznos, de természetesen a korlátozott kártérítési alakzaton alapuló szerződésekben is védi a felek érdekeit. Véleményem szerint (a német Kereskedelmi törvény szállítmányozási szerződésre vonatkozó szabályai alapján) hasznos lenne előírni a szállítmányozó előzetes tájékoztatási kötelezettségét a biztosítási szerződés megkötésének lehetőségéről, valamint a biztosítási kötvény részleteiről, amelynek következtében a megbízó megalapozott döntést hozhatna a szállítmányozási szerződés megkötésekor. Az új magyar Ptk. kodifikációja során az Igazságügyi és Rendészeti Minisztériumtól ígéretet kaptunk arra, hogy a fenti tájékoztatási

[25] Ptk. 559. § (1)



kötelezettség előírására tett tanszéki javaslatunkat (mely egyébként az általános polgári jogi együttműködési kötelezettségből is levezethető) beépítik a törvény miniszteri indoklásába.

Álláspontom szerint a fuvarozó számára versenytársaihoz képest versenyelőnyt jelenthet, amennyiben korrekt módon tájékoztatja ügyfeleit a biztosítás előnyeiről, valamint a biztosítási díjban megjelenő hátrányairól, különösen akkor, ha egy jó üzleti hírnévvel (goodwill) rendelkező biztosító szolgáltatásának igénybevételét javasolja. Amennyiben az ügyfelek jelentős része igényli a biztosítási fedezetet, úgy a fuvarozó jelentős mennyiségi kedvezményhez juthat a biztosítási díj összegéből.

A biztosítottnak jóval több információja van a biztosítóhoz, valamint a fuvarozatóhoz képest a szerződés teljesítéséről, valamint a biztosítási eseményekről. A fuvarozató ugyan javíthat helyzetén árukísérő alkalmazásával, azonban ennek jelentős költségei miatt utóbbit csak az áru kezelése, gondozása és őrzése okán alkalmazzák.

A biztosítási szerződés az *uberrimae fides* (utmost good faith<sup>[26]</sup>) elvén nyugszik, a jóhiszeműség és tisztesség lehető legnagyobb fokát kötelezővé téve, amely az óvakodjék a vevő (*caveat emptor*) elvének ellentéte.

Az *uberrimae fides* elve alapján a szerződő felek kötelesek tiszteletben tartani a másik fél jogilag elismert érdekeit, pl. a biztosított köteles tájékoztatni a biztosítót a kockázat típusáról és paramétereiről, de vajon mi ennek a tájékoztatási kötelezettségnek a pontos mértéke? Elég teljes körűen és pontosan válaszolni a biztosító nyomtatványán szereplő kérdésekre, vagy a szerződéses kockázatokkal összefüggő összes körülményről is felvilágosítással kell szolgálni, még ha a biztosító nem is kérdezett rá?

Véleményem szerint az a kiindulópont, hogy a biztosítási szerződésekben a biztosító az a szerződő fél, aki üzletszerűen profitra tesz szert. A biztosítónak kell tisztában lennie a biztosítható és a kizárt kockázatokkal, mivel a fent említett tények alapján számíthatja ki biztosításmatematikai és statisztikai módszerekkel a kockázatközösség, valamint a díj minimális mértékét. A fenti érvelés alapján a biztosító kötelezettsége az, hogy az adekvát kérdéseket tartalmazó ajánlati űrlapot elkészítse, amelyben alkalmazhat a kockázatokkal kapcsolatos általános kérdéseket is. Természetesen a válaszadás precizitásának követelményei nem azonosak a konkrét kérdéseknél (pl. élőállatról, törékeny, vagy veszélyes áruküldeményről van-e szó) és az általános kérdéseknél, hiszen a biztosított nem lehet ugyanolyan mértékben tisztában a biztosítási szakmával, mint a biztosító.

A biztosító tájékoztatási kötelezettsége két részből áll, egyik a szerződés megkötésekor, a másik pedig teljesítésekor esedékes. Az első esetben a biztosító kötelezettsége az ügyfél igényeinek felmérése, valamint az ügyfél tájékoztatása arról, hogy az általa választott biztosítási termék az igényeinek megfelel-e, vagy sem. Sajnálatos módon az igényfelmérés során a szerződésszegés olyannyira gyakori,

[26] Adams 2007, 112–116. p.

hogy az angolszász terminológia külön kifejezéssel illeti, ez az ún. „misselling”. A biztosítónak különös figyelmet kell fordítania az ügyfél igényeire a biztosítási szerződés időbeli és területi hatályával, valamint önrésszel és egyéb opcionális szolgáltatásokkal kapcsolatban is.

## A FELELŐSSÉGBIZOSÍTÁS ÉS A POLGÁRI JOGI FELELŐSSÉG KAPCSOLATA

A különböző életviszonyok szabályozása során a jogalkotó általában a felek eltérő érdekei közötti kompromisszumos megoldást fogad el. A fuvarozó felelőssége egyrészt erkölcsileg is kifogásolható vétkes magatartásokból, másrészt pedig szinte kockázattelepítési jellegű fokozott felelősségű alakzatokból áll. A felelősségbiztosítás egyszerre védi a károkozó (fuvarozó), valamint a károsult érdekeit.

A polgári jogi felelősség fő funkciói (reparatív, represszív, nevelő<sup>[27]</sup>) a felelősségbiztosításban is továbbélnek, de természetesen csak mögöttesen. Az önrész, a kármentességi díjkezdvevény és díjvisszatérítés azt a célt szolgálja, hogy a biztosított érdekeltté váljon a károk elkerülésében, hiszen gazdasági szempontból (is) az a legjobb megoldás, ha egyáltalán nem kerül sor károkozásra, mely szempontot a kodifikációnak is figyelembe kell vennie.

„Semmis, érvénytelen és hatálytalan bármely fuvarozási szerződésbe foglalt minden olyan záradék, megegyezés vagy megállapodás, amely gondatlanság, hiba vagy ebben a cikkben megállapított feladat vagy kötelesség elmulasztása folytán az árukban beállott hiányért vagy kárért a fuvarozót vagy hajót a felelősség alól mentesíteni vagy ezt a felelősséget más módon csökkenteni, mint ahogy azt ez az Egyezmény szabályozza. A biztosítási kedvezményt a fuvarozóra átruházó vagy bármely hasonló záradékot úgy kell tekinteni, mint amely a fuvarozót felelőssége alól mentesíti.” – a Hágai-Visby szabályok III. cikk. 8. pontjának az 1968-as protokollal módosított szövege.<sup>[28]</sup>

## VAGYONBIZOSÍTÁS

A fuvarozási szerződés teljesítése során mind a fuvarszekőzt (pl. hajótestet), mind pedig az áruküldeményt számtalan veszély fenyegeti, amelyek közül egyesek a fuvarozás modalitásától függetlenek (pl. közlekedési baleset, ütközés), mások pedig az adott fuvarozási alágazathoz kapcsolódnak (pl. a tenger erős hullámzása). A biztosítási szerződés fedezetet nyújthat az ún. saját hibás károokra, amikor a károsult és a károkozó személye egybeesik. Első ránézésre felelősségbiztosítási esetről van szó, azonban nincsen olyan jogszabály, amely a fenti károkozást jogellenesnek minősítené (a tulajdonos szinte bármit megtehet tulajdonával), így egyértelműen vagyonsbiztosításról beszélhetünk.

[27] Eörsi 1961, 35. p.

[28] D’Arcy 1992, 170. p.

## KÁRMEGELŐZÉSI KÖTELEZETTSÉG

Gazdasági nézőpontból különösen fontos, hogy elkerüljük mind a fuvarszköz, mind pedig az áruküldemény károsodását. A kármegelőzési kötelezettség a biztosítottat nem csupán a szerződés teljesítése során köti, hanem a szerződés megkötésének feltétele is lehet, hiszen a biztosítók általában a szerződés megkötését speciális technikai feltételek megvalósulásához (pl. mechanikus/elektromikus biztonsági berendezések beépítéséhez és működtetéséhez) kötik.

A fent említett technikai feltételek konkrét fajtája természetesen igazodik az adott veszélynemhez, valamint a biztosítási összeghez egyaránt, pl. a közúti fuvarszköz lopás és rablás kockázatának csökkentésére váltózárral, GPS beépítése és működtetése a bevett előírás.

Az említett kármegelőzési előírások betartását olykor nem könnyű ellenőrizni, főleg a technikai eszközök folyamatos működtetésének bizonyítása okoz komoly gondot a gyakorlatban (különösen a fuvarszköz megsemmisülése, ill. ellopása esetén). Természetesen a bizonyítási kötelezettség mindig azt a felet terheli, akinek az adott körülmény elfogadásához érdeke fűződik, azonban álláspontom szerint a fuvarszköz, mint bizonyíték rendelkezésre nem állása önmagában nem eredményezheti a biztosított fuvarozó pervesztességét.

Természetesen a kármegelőzési kötelezettség teljesítésének költségeit a biztosítottnak kell állnia, ugyanakkor említést érdemel, hogy a biztosítók jelentős terhet vesznek le ügyfeleik válláról azzal, hogy – általában a hatóságokkal közösen – rendszeresen közzéteszik az általuk bevizsgált és ajánlott biztonsági berendezések listáját, amely ajánlás nem csupán a termék minőségét, hanem a biztosítási szabályzatoknak való megfelelését, sőt olykor a biztosítási díjkedvezményre való jogosultságot is igazolja.

A fuvarozási szerződés teljesítése során a fuvarozónak tekintettel kell lennie a kármegelőzési kötelezettségre döntései során, különösen a megfelelő fuvarszköz, útirány, pihenőhely kiválasztására, és – értékes áruküldemény esetén – az áruküldemény paramétereinek (ár, rendeltetési hely, őrzés stb.) titokban tartására. Veszélyes áruküldemények esetén a speciális jogi rendelkezések lehetlenné teszik az utóbbi követelmény betartását, azonban a biztosítási jognak marketing-szempontú lépéseket nem kell figyelembe vennie.

A kármegelőzési kötelezettség eredménykötelem a biztonsági berendezések beépítése és alkalmazása szempontjából, ugyanis ezek hiánya minden gondosság ellenére szerződésszegésnek minősül, a biztosítási esemény elkerülése szempontjából viszont csupán gondossággkötelemről beszélhetünk, hiszen ezen kötelezettség mintaszerű végrehajtása esetén is csupán a káresemény bekövetkezési valószínűségének csökkentését, és nem a teljes kizárását eredményezi (különösen vis maior esetén).

„A garancia unikális jellege abban rejlik, hogy a materialitás és az okozatosság irreleváns. A garancia racionalitása abból fakad, hogy a biztosító kizárólag akkor fogadja el az adott káreseményt (megvalósult kockázatot), ha a garanciát teljesítették. A garancia doktrínája több, mint háromszáz évvel ezelőtt, a common law-

ba beépülésekor szükséges volt, azonban manapság már komoly nehézséget okoz mind a tengeri, mind pedig az egyéb biztosítási szerződésekben.”<sup>[29]</sup>

## KÁRENYHÍTÉSI KÖTELEZETTSÉG

Ezen kötelezettség alapján a biztosított köteles a bekövetkező károkat e lehető legkisebb mértékre redukálni, mely kötelezettség másodlagos a kármegelőzési kötelezettséghez képest. A kárenyhítési kötelezettség a káresemény bekövetkezésétől a biztosítási szerződés megszűnéséig tart, klasszikus esetei között lehet említeni a tűzoltást, a léket kapott hajó oltását, valamint a megfeneklett hajó vontatását. Ezen a ponton a káresemény már bekövetkezett, azonban mértéke még csökkenthető.

Támogatom annak előírását, hogy a kárenyhítési kötelezettség költségeit a biztosító viselje, mind annak sikeressége, mind pedig sikertelensége esetén. Ezen szabály ugyanis elősegítheti a racionális döntések meghozatalát, hiszen a biztosítottnak nem kell azon hezitálnia, hogy vajon kifizetődő-e a kárenyhítés kapcsán költségekbe vernie magát. (Természetesen a biztosító költségviselése nem terjed ki az irracionális esetekre, joggal való visszaélésre, pl. amikor láng fellobbanása után a sofőr azonnal a folyóba kormányozza a kigyulladt kamiont, ahelyett, hogy a keze ügyében levő poroltót használná a tűz megfékezésére.)

A már bekövetkezett károkat is lehet utólag csökkenteni, pl. lopás / rablás esetén a feljelentés, illetve a tárgykörözés indítványozása, a beépített műholdas nyomkövető adatainak követése alkalmas lehet a kár mértékének utólagos mérésére.

## EGYÜTTMŰKÖDÉSI KÖTELEZETTSÉG

Az együttműködési kötelezettség klasszikus polgári jogi alapelv, amely a tájékoztatási kötelezettséggel összefüggésben az egész biztosítási jogi jogviszonyt áthatja, a szerződés megkötésétől kezdve egészen annak megszüntetéséig. Álláspontom szerint ezen alapelv legjelentősebb megnyilvánulási formája a kárrendezés, ahol az igény bejelentése után a biztosított számos viszonylatban tűrésre és nemtevésre kötelezett.

A biztosított kizárólag a kárenyhítési kötelezettség teljesítése során jogosult a biztosítási esemény bekövetkezésének helyszínén változtatni. A biztosított köteles megteremteni annak a lehetőségét, hogy a biztosító, illetve képviselője ellenőrizhesse a káreseményt. Abban az esetben, ha a biztosító a körülmények jogellenes megváltoztatása folytán nem tudja ellenőrizni a kárt, akkor valós kárkalkulációt sem fog tudni készíteni, következésképpen mentesülni fog kötelezettségének teljesítése alól.

[29] Han 2006, 1. p.

## ÖSSZEGZÉS

„Londoni nézőpontból úgy tűnik, hogy az egységesebb szabályozás és annak minél kevésbé eltérő alkalmazása növeli a fuvarozók és egyéb érdekeltek hatékonyságát, valamint csökkenti költségeiket, azonban komoly akadályokkal kell szembenéznünk a konvergenciától az egységességig vezető úton”.<sup>[30]</sup>

Az „élő jog”-on alapuló multimodális szabályozást javaslok, amely természetesen szükség esetén modalitás-specifikus szabályokat is tartalmazhat, hiszen ezen szabályozási mód képezi le a szabályozandó életviszonyok összetettségét és egymáshoz tartozását.

A multimodális szabályozás átveheti az INCOTERMS szokványok adekvát részeit, különösen a CIF paritást (költség, biztosítás és fuvardíj), ami ugyan szintén modelltörvény,<sup>[31]</sup> de ez az alapja az Egyesült Államok kereskedelmi törvénye 2-230. – 2-232. szakaszainak.<sup>[32]</sup>

A biztosítási érdeket (a jogcím sajátos változataként) minden biztosítási szerződés nélkülözhetetlen feltételévé kell tenni, következőképp ugyanez érvényes a szállítmánybiztosítási szerződésre is.

A szerződések kétszemélyes zárt struktúrájának elvét (privity of contract – „csak a szerződő felek nyújthatnak be keresetet a szerződés alapján” – Viscount Haldane L. C. in *Dunlop Pneumatic Tyre Co Ltd v Slefridge and Co Ltd*, 1915) felül kell vizsgálni, hiszen a biztosítási kérdésekben nem a dipólusos szerződések, hanem az összetett szerződési rendszerek a jellemzőek (különösen biztosításközvetítők alkalmazása esetén).

„Ha a felelősségbiztosítási szerződés biztosítottja fizetéseképtelenné válik, minden, a biztosítóval szemben fennálló joga a kárt szenvedett harmadik személyre száll” – mondja az angol harmadik személyek biztosítókkal szemben jogairól szóló törvény 1930, 1. §.<sup>[33]</sup>

Az angol és skót jogi bizottság számos reformjavaslattal élt<sup>[34]</sup>, többek között a harmadik személyek jogainak védelmével kapcsolatban, az új modelltörvényben erre a jogalkotóknak figyelemmel kell lenniük.

Kétség esetén a modelltörvényben a „contra preferentem” elvét kell alkalmazni (az előnyben részesített fél hátrányára): „...létezik olyan értelmezési szabály, mely szerint a dokumentumnak az azt szövegező fél számára legkedvezőtlenebb jelentést kell tulajdonítani (contra preferentem). Mivel általában a biztosító szövegezi a kötvényt, így kétség esetén az ő hátrányára kell értelmezni a szerződéses rendelkezéseket.”<sup>[35]</sup>

[30] Clarke 1998, 101. p.

[31] Lásd Bradgate, White 2008, 239. p.

[32] Kubasek 2008, 578. p.

[33] idézi Bradgate 2005, 827. p.

[34] Lásd jelentésüket: *Third Parties – Rights against Insurers* (L Com No272, Scot L Com 184, 2001).

[35] Jess 2001, 20. p.

A PEICL modelltörvénnyel még sok a tennivaló, és természetesen nehéz olyan korrekt megoldást találni, amely mind az angolszász, mind pedig a kontinentális jogászok számára elfogadható. A munkacsoport iránya kétségkívül jó, és remélhetőleg áldozatos munkájuk sikerrel fog járni, megteremtve egy új, jól működő modelltörvényt és uniós rendeletet.

## IRODALOM

- Adams, John N. – Brownsword, Roger: *Understanding Contract Law*. London, Sweet & Maxwell, 2007.
- Barnes, A. James – Dworkin, Terry Morehead – Richards, Eric L.: *Law for Business*. New York, McGraw-Hill/Irwin, 2008.
- Birds, John: *Modern Insurance Law*. London, Sweet & Maxwell, 2007.
- Bradgate, Robert: *Commercial Law*. Oxford, Oxford University Press, 2005.
- Bradgate, Robert – White, Fidelma: *Commercial Law*. Oxford, Oxford University Press, 2008.
- Cane, Peter: *Atiyah's Accidents, Compensation and the Law*. Cambridge, Cambridge University Press, 2004.
- Clarke, Malcolm: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, Oxford University Press, 2007.
- Clarke, Malcolm: The Transport of Goods in Europe. Patterns and Problems of Uniform Law. In: Ferrari, Franco: *The Unification of International Commercial Law*. Baden-Baden, Nomos, 1998, 101–134. p.
- D'Arcy, Leo: *Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air*. Crayford, Shaw & Sons, 1992.
- Dover, Victor: *A Handbook to Marine Insurance*. London, Witherby & Co. 1975.
- Dr. Czegle Tibor – Dr. Zavadnyik József: *Az Európai Unió és a magyar biztosításügy*. Budapest, Biztosítási Oktatási Intézet, 2003.
- Emanuel, Montague Rousseau: *Insurance Law, Theory and Practice*. London, Virtue & Co. 1935.
- Enge, Hans Joachim: *Transportversicherung*. Wiesbaden, Gabler, 1987.
- Eörsi Gyula: *A jogi felelősség alapproblémái. A polgári jogi felelősség*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1961.
- Fenyves, Attila – Koban, Klaus G.: *Österreichisches Versicherungsrecht*. Wien, Orac, 2000.
- Frigessi di Rattalma, Marco ed.: *The Impementation Provisions of the EC Choice of Law Rules for Insurance Contracts*. A Commentary. Hague, Kluwer Law International, 2003.
- Glass, David A. – Cashmore, Chris: *Introduction to the Law of Carriage of Goods*. London, Sweet & Maxwell, 1989.
- Goodacre, J. Kenneth : *Marine Insurance Claims*. London, Witherby & Co. 1981.
- Han, Wenhao: *Warranties in Marine Insurance*, <http://www.aida.org.uk/docs/warrantiesmarineins.pdf>, 2006.
- Heiss, Helmut: *Towards a European Insurance Contract Law: Restatements – Common Frame of Reference – Optional Instrument?*  
• [http://www.aidahungary.hu/anyag/feltoltott/AIDA2006\\_11\\_24\\_Helmut\\_Heiss\\_eloadas.pdf](http://www.aidahungary.hu/anyag/feltoltott/AIDA2006_11_24_Helmut_Heiss_eloadas.pdf), 2002.
- Jess, Digby C., *The Insurance of Commercial Risks: Law and Practice*. London, Sweet & Maxwell, 2001.

- Kubasek, Nancy [et al.]: *Dynamic Business Law*. New York, McGraw-Hill/Irwin, 2008.
- Lowry, John – Rawlings, Philip: *Insurance Law: Doctrines & Principles*. Portland, Hart Publishing, 1999.
- Murray, Carole, Holloway, David, Timson – Hunt, Daren: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, Sweet & Maxwell, 2007.
- Peel, Edwin: *Treitel on the Law of Contract*. London, Sweet & Maxwell, 2007.
- Principles of European Insurance Contract Law (PEICL), <http://restatement.info/cfr/Draft-CFR-Insurance-Contract-17122007-FINAL.pdf>
- Principles of European Insurance Contract Law (PEICL), Hungarian translation by Kaufmann-Mohi Emese, Takáts Péter <http://www.uibk.ac.at/zivilrecht/restatement/sprachfassungen/draft-cfr-peicl-hu-22.03.2008.final.doc>
- Quereshi, Asif H. – Ziegler, Andreas R.: *International Economic Law*, London, Sweet & Maxwell, 2007.
- Rokas, Ioannis: Unfair insurance terms and civil penalties. In: Bárd Károly (szerk.): *VII. AIDA Budapest Insurance Colloquium*. Budapest, 2002, Hungarian Lawyer's Association, 84-91. p.
- Sealy, Len – Hooley, Richard: *Commercial Law Text, Cases and Materials*. London, Sweet & Maxwell, 2005.
- Third Parties – Rights against Insurers (L Com No272, Scot L Com 184, 2001) [http://www.scotlawcom.gov.uk/downloads/nr\\_3rd\\_parties\\_report184.pdf](http://www.scotlawcom.gov.uk/downloads/nr_3rd_parties_report184.pdf) 2001.