

Rotterdam ante portas, avagy a Rotterdami Egyezmény és a multimodális tengeri fuvarjog

Az ENSZ szakosított szervezetének eddigi legutolsó fuvarjogi tárgyú jogszabálya a „Részben vagy egészben tengeren történő árufuvarozási szerződések szabályait egységesítő Konvenció”. A hosszú cím – sokak várakozása és reménye tükrében – azon új szemléletű szabályozási kísérletet takarja, mely a globalizáció termékének számító új típusú kereskedelem többfajta igényét is kielégítő, harmonizált struktúrát teremthet meg. Elegendő számú ratifikáció hiányában a konvenció azonban még nem lépett életbe. Hatályba lépése azonban megszüntetné a Hágai Szabályok, a Hague-Visby Rules, valamint a Hamburgi Egyezmény együttes alkalmazásából, sőt sok esetben ezek nemzeti-regionális jogforrásokkal való keveredéséből eredő átláthatatlan helyzetet.

E tények ismeretében, s figyelemmel a konvenció ambiciózus célkitűzéseire, szükségesnek mutatkozik az egyezmény megalkotási fázisainak bemutatása, valamint azon új szemléletű fuvarjogi struktúra áttekintése, mely alapján „bebocsátását várja” a multimodális árutovábbítás szabályozási környezetébe.

I. SZABÁLYOZÁSI ELŐKÉPEK

1. A „klasszikus” jogforrások

A nemzetközi kereskedelem és a tengeri fuvarozási jogviszony legfontosabb, máig hatályos jogforrása a több alkalommal módosított Brüsszeli Egyezmény (1924). Ennek eredeti célkitűzése a bővülő áruforgalom igényeinek megfelelően a *liner service* fuvarokmánya, a *bill of lading* kereskedelmi funkcióinak és tartalmi elemeinek egységesítése, vagyis a hajóselismervénnyel történő árufuvarozás joggyakorlatának – beleértve a fuvarozó felelősségével kapcsolatos kérdéseket is – megújítása és egységes szerkezetbe foglalása volt. A hatályba lépéshez szükséges ratifikációs eljárás során tett fenntartások okán azonban meglehetősen

sokféle változata^[1] létezik az egyezménynek, ami megakadályozta az egységes joggyakorlat kialakulását is.

Ezt kívánta orvosolni a Brüsszeli Egyezményt módosító, illetve kiegészítő *Visby Protocol* (1968), és a *Brussels Protocol* (1979), melyek ráadásul az eredeti egyezmény aláírása nélkül is lehetővé tették a ratifikációt és az alkalmazást. Ez azzal az eredménnyel is járt, hogy az államok zöme a Brüsszeli Egyezményt és a kiegészítésekkel módosított *Hague-Visby Rulest*, vagy a *Hague-Visby Szabályok* Brüsszeli Protokollal módosított változatát, vagy a Brüsszeli Protokollal kiegészített Brüsszeli Egyezményt alkalmazzák.^[2]

A nemzetközi árutovábbítás szabályanyaga ennek folytán meglehetősen zilált képet mutat, amit tovább fokozott az 1960–70-es években átalakuló, globálissá váló világgazdaság, de a technológiai változások is új kihívások elé állították az amúgy is szerteágazó szabályozási struktúrát. Különösen a kikötők és a tengeri árutovábbítás kapcsolatának addig szabályozatlan kérdései tették elkerülhetlenné az egyezmények újbóli felülvizsgálatát.

1978-ban az ENSZ szakosított szervezetének (UNCITRAL^[3]) égisze alatt megszületett a Hamburgi Egyezmény (*Hamburg Rules*),^[4] mely nem szakadt el ugyan minden vonatkozásban a Brüsszeli Egyezmény és a kiegészítő protokollok rendelkezéseitől, mégis számos új elemet hozott a tengeri fuvarjogba. Talán még az is kijelenthető, hogy egy egészen új megközelítést kívánt megalapozni a fuvarozási jogviszony, különösen a fuvarozói felelősség szabályozását illetően.

A konvenció egyik, talán legfontosabb újítása ugyanis az volt, hogy új alapokra helyezte a felek közötti kockázatosztást, de figyelemmel volt a konténerizáció, s a modern tengerhajózási technológiák követelményeire is. Hatályának a kikötő területére való kiterjesztésével új keretek közé helyezte a tengeri árutovábbítás szabályozásának térbeli-időbeli határait is, mely révén a kimenő és a bejövő kereskedelmi forgalomban is alkalmazásra kerülhetett. A *Hamburg Rules* tehát sokkal szélesebb szabályozási tárgyra terjed ki, mint a Brüsszeli Egyezmény.

A ratifikáló országok (összesen 34 állam)^[5] azonban a világkereskedelemnek csupán 5%-át teszik ki, és a világ tengeri áru fuvarozásában és kereskedelmi forgalmában való részesedése csak töredéke azon országoknak, melyek továbbra is a *Hague-Visby Rulest* alkalmazzák.^[6]

[1] Brüsszeli Egyezmény, a kiegészítésekkel módosított *Hague-Visby Rules*, a *Hague-Visby Szabályok* Brüsszeli Protokollal módosított változata, vagy a Brüsszeli Protokollal kiegészített Brüsszeli Egyezmény.

[2] Sturley – Fujita – Ziel, 2010a, 2.

[3] United Nation Commission on International Trade Law (1966).

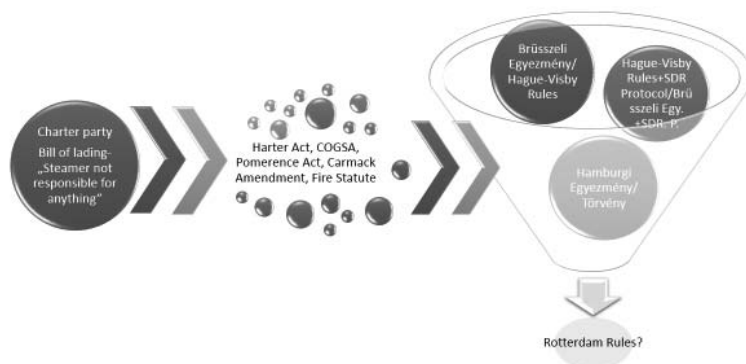
[4] A folyamatot a *Jog, Állam, Politika* 2016/1. számában mutattam be (Kovács Viktória: *Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatta, a Hamburgi Egyezmény*).

[5] *Albánia, Ausztria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Chile, Csehország, Dominikai Köztársaság, Egyiptom, Gambia, Georgia, Guinea, Jordánia, Kamerun, Kazahsztán, Kenya, Lesotho, Libanon, Libéria, Magyarország, Malawi, Marokkó, Nigéria, Paraguay, Románia, Saint Vincent és a Grenadine-szigetek, Szenegál, Sierra Leone, Szíria, Tunézia, Tanzánia, Uganda, Zambia.*

[6] Az Amerikai Egyesült Államok és kisebb államok (*Hague Rules*), valamint a legnagyobb kereskedelmi nagyhatalmak (*Hague-Visby Rules*).

A Brüsszeli Egyezmény (*Hague Rules*) tehát még mindig domináns helyzetben van, a Hamburgi Egyezmény 1992-es hatályba lépése pedig tovább bonyolította az amúgy is szerteágazó szabályozási struktúrát. A Hágai Szabályokat valamely formában alkalmazó államok mellett ugyanis – igaz, igen kevés számban –, de megjelentek azok az államok is, ahol a Hamburgi Egyezményt (is) alkalmazzák; sőt külön csoportot képeznek azok a nemzetek is, akik saját törvényt alkottak a nemzetközi tengeri áruforgalom jogi kérdéseire,^[7] de utalnak valamely – hatályos vagy nem hatályos – kereskedelmi hajózási egyezményre is.^[8]

Az alábbi diagram a különböző (nemzeti, regionális, nemzetközi szintű) fuvarjogi tárgyú konvenciók alkalmazásának sokszínűségét mutatja:



Jelenleg tehát több, nemzeti-regionális szabályokkal keveredett jogszabályhalmaz létezik (melyek zöme ráadásul modernizációra szorul); s bírósági, választottbírósági alkalmazásuk sem egységes.

Ez a szabályozási struktúra azonban nem csupán „jogtechnikai” szempontból, de tartalmi oldalról is idejétmúlt.

Választ ezekre a különböző tényezőkre (igényekre) vélhetőleg csak egy új konvenció – talán a *Rotterdam Rules*(?) – létrehozása adhat.

2. Godot-ra várva

A tengeri kereskedelem már a nemzetközi szervezetek jogegységesítő tevékenységének kezdete előtt kialakította és továbbfejlesztette azon kereskedelmi szokások és szokványok (egyes római jogi eredetű intézményeket) rendszerét – *lex mercatoria* –, melyek lehetővé teszik a nemzetközi kereskedelem szereplői számára, hogy – legalább részben leküzdjék – a nemzeti jogok különbözőségéből eredő nehézségeket.^[9]

[7] Sturley – Fujita – Ziel, 2010a, 13-15.

[8] Pl. Carriage of Goods by Sea Act, 1936. (COGSA).

[9] Bennachio, 2003, 135.

Az 1970-es évek olajkrízisét követően a tengeri áruforgalom, igaz, évenként csak 1%-kal, de ismét növekvő tendenciát mutatott, amely az 1980-as évek közepétől tovább fokozódott. Ez – a közlekedési-szállítási ipar szükségyszerű átalakulása mellett – a gazdaság és a nemzetközi kereskedelem fokozatos megerősödését is magával hozta. Az időszakra vonatkozó kereskedelmi adatok szerint, míg az általános kereskedelmi forgalomban 4.790 millió tonna küldeményt továbbítottak 1996-ban, egy évvel később már a kikötők közötti áruforgalom is elérte a 723 millió tonnát.^[10]

A jogegységesítést sürgető igen jelentős tényező a *multimodális fuvarügyletek* alkalmazásának fokozódó intenzitása is. Az egyes továbbítási szakaszok közötti, illetve a kikötőket is érintő jogalkalmazást lehetővé tevő *Hague-Visby Rules* és *Hamburg Rules* nem alkalmazhatók ugyanis kombinált fuvarügyletekre annak ellenére, hogy az 1980-as évektől domináns helyzetben lévő konténerfuvarozás révén ez az árutovábbítási mód vált meghatározóvá.^[11] A multimodális árutovábbítás azonban jelenleg csak különböző szabályozási eszközök együttes alkalmazása révén szabályozott, *nincs ugyanis hatályban* olyan szabályozási eszköz, ami ezt a területet egységesítené.^[12] A *Visby Protocol*nak és a *Hamburg Rules*nek vannak ugyan olyan rendelkezései, melyek a konténerfuvarozással kapcsolatosak, azonban ezek „háztól házig” viszonylatban nem alkalmazhatók.^[13]

Jelentős tényező a globalizáció termékének számító informatikai alapú kereskedelmi viszonyok robbanásszerű elterjedése révén kiteljesedő elektronikus kereskedelem is, és az azzal bevezetett számos technológiai újdonság. Az elektronikus árukövetés és adásvételi tranzakciók lebonyolítására is alkalmas – új kereskedelmi trend alapját jelentő – elektronikus fuvarokmányok elterjedése ugyanis mára megkerülhetetlen problémát okozott a joggyakorlatban.^[14] A Hágai Szabályok és a *Hague-Visby Rules* ugyanis csak a hagyományos úton kiállított *bill of lading*, vagy ahhoz hasonló fuvarokmányok kiállítása esetén alkalmazhatók (holott az elektronikus úton előállított formulák egyre népszerűbbek).^[15]

Ezzel párhuzamosan a gépesített berakodási, kirakodási és raktározási szolgáltatások mellett, a különböző közlekedési alágazatok kombinációjával megvalósuló árutovábbítási kényszerpályák alapjai is kiépültek. A Ro-Ro (*roll on és*

[10] Faria, 2009, 288–289.

[11] Sturley – Fujita – Ziel, 2010b, 59.

[12] A Hágai Szabályok megalkotása idején a „konténerfuvarozás” még nem ismeretlen árutovábbítási mód volt, s csak gőzhajókat alkalmaztak. Manapság azonban minden árutovábbítási viszonylatban konténereket használnak, s léteznek olyan nemzetközi kereskedelmi viszonylatban alkalmazott hajók is, melyek több mint 10 000 konténer szállítására is alkalmasak (sőt, néhány 20 000 konténert szállító speciális hajó is rója a tengereket).

[13] *Hague-Visby Rules* 2. cikk, *Hamburg Rules* 2. cikk.

[14] Sturley – Fujita – Ziel, 2010b, 203–204.

[15] A Hamburgi Egyezmény a fuvarokmányok különböző típusának definiálása révén modernebb szabályokat fektetett le, a technológiai fejletlenség okán az elektronikus *bill of ladingre* még nem terjed ki szabályozása.

roll off)^[16] rendszerű közúti-tengeri (vagy folyami) kombinált szállítás lehetősége a kereskedelmi hajózás struktúráját jelentősen átalakította, a rohamosan növekvő gazdasági igények és az informatika fokozatos elterjedése pedig lehetőséget kínált a kereskedelem számítástechnikai infrastruktúrájának megteremtésére is.^[17]

A folyamat a vonaljáratokat üzemeltető legnagyobb hajóstársaságoknak kedvezett, hiszen szolgáltatásaiknak a közlekedési-szállítási alrendszer más módozataira történő kiterjesztése révén lehetőséget kaptak arra, hogy raktározó-kezelő üzemeket (ún. *terminálokat*) létesítsenek, és működtessenek, multimodális jellegű fuvarozást szervezzenek, sőt egyes esetekben a szárazföldi szakaszon is fuvarozói tevékenységeket lássanak el (saját vagy bérelt fuvarszöközettel).

A folyamat eredményeként sok esetben a vonalhajózási szolgáltatást végző hajóskonferenciák – természetesen a fuvarozási szerződés keretei között – akár a komplex árutovábbítási láncot is végigkísérték az áru felvételétől a kiszolgáltatásig, melyben az ún. tengeri fuvarozási ügynök (*maritime agent*) a szárazföldi (közúti, vasút, folyami vagy csatornán történő) árutovábbítási viszonylatban is meghatározó szerepet töltött be. Ez a jelenség pedig azt a kereskedelmi igényt fogalmazta meg, hogy az ún. *multimodal carrier* (multimodális fuvarozó) és az ún. *ocean carrier* (tengeri fuvarozó) helyett a komplex árutovábbítási ügylet lebonyolítása csupán egy „*commercial agent*” („kereskedelmi ügynök”) feladatkörébe tartozzon, és egységes jogszabályi környezet definiálja az árutovábbítással kapcsolatos tevékenységét és felelősségének határait.^[18]

Az új kereskedelmi szereplők belépése újfajta igényeket is eredményezett tehát az 1980–90-es évekre, melyek a multimodális jellegű fuvarozás fokozódó intenzitásának alapjait is megteremtették, sőt a nemzetközi fuvarozás ma már elképzelhetetlen lenne e közlekedési-szállítási szolgáltatás nélkül.

A világgazdaság és a technológiai fejlődés ezért a tengeri fuvarjog újraszabályozásának Godot-jára várakozott.

a) A Multimodális ENSZ Konvenció

Az összetett árutovábbítás hálózati formáját az az esetkör képezi, amikor a fuvarozó az árutulajdonossal egyetlen szerződés kötésével – fuvarozói felelősség vállalásával – lényegében az egész árutovábbítási folyamatra vállal kötelezettséget.

[16] A Ro-Ro (*Roll on - Roll off*) rendszerű közúti-vízi kombinált szállítás lényege, hogy a közúti járművek a megfelelően kiépített rakodókon át saját kerekein felgördülnek a vízi járművek (kompok, uszályok, hajók) rakfelületére, illetve a vízi szállítási út végpontján hasonló módon legördülnek azokról. A rendszer előnye, hogy bármilyen közúti jármű szállítható ilyen módon, valamint, hogy a fel- és lehajtás egyszerű és gyors művelet. A kompkat, komphajókat elsősorban az átkelőforgalom lebonyolítására használják. Gyakran vegyes funkciójuk, személy- és áruszállító közúti járműveket egyaránt szállítanak, de vannak olyan tengeri komphajók is, melyek vasúti szerelvények továbbítására is alkalmasak.

[17] Faria, 2009, 288–289.

[18] Faria, 2009, 288–289.

A fuvarozási lánc egészét azonban nem rendezik egységes szabályok, hanem minden egyes fuvarozási módra külön-külön, az adott alágazatra irányadó szabályokat kell alkalmazni (ehhez képest azonban eltérő felelősségi szabályok érvényesülnek).^[19]



A diagram a komplex (multimodális) árutovábbítás egyes szakaszait mutatja be.

Forrás: Liability Regime of the Carrier under the Rotterdam Rules, Liang Zhao, Dept of Logistics and Maritime Studies, The Hong Kong Polytechnic University.

A multimodális árutovábbítás szabályozása meglehetősen összetett képet mutat, hiszen mindig azon fuvarozási mód szabályait kell alkalmazni, melyen az áru éppen áthalad, vagy a kár keletkezett. A *door to door* viszonylatú árutovábbítás fokozódó intenzitása, a modernizálódó közlekedési-szállítási-rakodástechnikai és tengerhajózási technológiák globálissá válása, és a szabályozás töredezettsége révén kialakult joghézagok azonban egy egészen új szemléletű regulációt igényeltek.

Ennek egyik első lépése a Multimodális ENSZ Konvenció^[20] megalkotása volt. A kombinált fuvarozás szabályozására – az UNIDROIT égisze alatt – megszületett ezen kodifikációs kísérlet (1980) rendeltetési alapját ugyanis a multimodális fuvarozást végző „operátor” felelősségvállalása jelenti a közreműködő fuvarozó tevékenységéért, vagyis valamennyi fuvarozási alágazat szereplője tevékenységének kockázatát is vállalja.^[21] A konvenció rendelkezései lehetővé tették volna az egyes fuvarozási alágazatok szabályai szerinti (felelősségi-) határértékek konkrét alkalmazását is, abban az esetben viszont, ha a kár bekövetkezésének helye nem azonosítható (lokalizálható), a *Multimodal UN Convention* szerinti standard érték lenne az irányadó.^[22]

[19] Szalay, 2004, 91.

[20] United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, Geneva, 24 May 1980.

[21] Multimodális ENSZ Konvenció 15. cikk: „Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.”

[22] Multimodális ENSZ Konvenció 18. cikk (1): „When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.”; 19. cikk: „When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator’s liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.”

A Konvenciót saját jogrendszerükbe átültető államok száma azonban messze elmaradt a hatályba lépéshez szükséges 30 államtól, hiszen 1981-től mindösszesen 6 állam^[23] írta alá, majd 1998-tól 1991-ig további 11 állam ratifikálta vagy csatlakozott az egyezményhez.^[24] De még fontosabb, hogy mely államok *nem részesei* az egyezménynek: éppen a *világkereskedelem főszereplői*; mely tény gyakorlatilag reménytelenné teszi a jövőt tekintve is a Konvenció hatályba lépését.

Ezért kimondható, hogy az egyezmény nem jelent megoldást a kombinált fuvarozás szabályozására, nélkülözhetetlensége azonban a hiátus ellensúlyozására sajátos *multimodális fuvarokmányokat* csiszolt ki a nemzetközi kereskedelmi gyakorlatban. Ezek közül a FIATA Multimodal B/L^[25] a legszélesebb körben alkotott ilyen fuvarozási okmány.

b) A Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció

A komplex tengeri fuvarjogi szabályozás kiépítésére tett kodifikációs kísérlet második jelentős lépcsőfoka a raktározó-kezelő üzemek, vagyis a terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció megalkotása volt (1994-ben).

A raktározási-árukezelési szerződések felelősségi kereteit egységesítő egyezmény a terminál szolgáltató (operátor) – áru helyhez kötött kezelésére vonatkozó – tevékenységét és felelősségét szabályozza. Az operátor a komplex árutovábbítási láncban – tárolási és ahhoz kapcsolódó járulékos tevékenységek^[26] végzésével – fuvarozók közötti kapcsot jelent, melynek alkalmazási köre éppen ott kezdődik, ahol a szakaszok közötti áru fuvarozási egyezmények hatálya véget ér.

A konvenció a terminálszolgáltatásokra helyezi a hangsúlyt, mely alapján operátor az a fuvarozótól eltérő személy, aki díjazás ellenében végzi az áru fuvarozás előtti, közbeni vagy utáni raktározását, vagy aki a szerződés alapján átveszi az árut a feladótól, a fuvarozótól, a szállítmányozótól vagy más személytől a címzett részére történő kiszolgáltatási kötelezettséggel.^[27]

[23] Chile, Mexikó, Marokkó, Norvégia, Szenegál, Venezuela.

[24] Burundi, Chile, Grúzia, Libanon, Libéria, Malawi, Mexikó, Marokkó, Ruanda, Szenegál és Zambia. (L. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en)

[25] „Multimodal transport document” means a document which evidences a multi modal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.”

[26] Raktározási, árukezelési funkciót: ki- és berakodás, rögzítés, egységtrakomány-képzés, rakományigazítás stb.

[27] OTT Convention, Article 1 (a): „Operator of a transport terminal” (hereinafter referred to as “operator”) means a person who, in the course of his business, undertakes to take in charge goods involved in international carriage in order to perform or to procure the performance of transport-related services with respect to the goods in an area under his control or in respect of which he has a right of access or use. However, a person is not considered an operator whenever he is a carrier under applicable rules of law governing carriage.”

Ezen szolgáltatások, s főként a hozzá kapcsolódó felelősségi kérdések összehangolt szabályozását mindenekelőtt az indokolta, hogy a rendkívül szerteágazó gazdasági érdekeket rendező uniform szabályok hiányában, jelentős megosztottság volt tapasztalható az egyes jogrendszerek között.^[28]

A terminálszolgáltató kötelezettségének és felelősségének egyensúlytalan szabályozásából eredő értelmezési problémák megszüntetése okán sem meglepő tehát, hogy a jelenlegi szabályozás – a fentiekből is láthatóan – általában a szolgáltató általános szerződési feltételein alapul: ebben határozzák meg ugyanis a szolgáltatás színvonalát, a szolgáltató alkalmazottai vagy ügynökei tevékenységéért való felelősség kizárását vagy korlátozását, a szolgáltató felelősségét megalapító körülmények (események) bizonyítási terhét (melyet jellemzően az igényjogosultra helyeznek), rövid elévülési időt kötnek ki, illetve alacsony összegszerű felelősségkorlátozást alapítanak. (Az összegszerű felelősségkorlátozás pedig gyakran annyira alacsony, hogy a legtöbb áruajtára a korlátozás szerinti felső határ is csak egy töredéke az aktuális kárnak.)^[29]

A konvenció elfogadása óta eltelt 25 év alatt – a hatályba lépéshez szükséges 5 helyett – azonban mindösszesen 4 állam emelte át saját jogrendszerébe^[30] a terminál operátor felelősségét új alapokra helyező, és meglehetősen szigorúan szabályozó kodifikációs kísérletet. Így valószínűleg már túlléptünk azon az ésszerű időtartamon, ami egy egyezmény nemzetközi elfogadásához (és hatályba lépéséhez) szükséges. Mondható tehát, hogy ez a konvenció is „beállt” a kudarcra ítélt nemzetközi jogforrások^[31] sorába.

Az ebből is eredő diverzifikált, és ezért sok tekintetben ellentmondásos helyzetet a Rotterdami Egyezmény próbálja egységesíteni. A terminálszolgáltató tevékenysége – és felelősségi struktúrája – ugyanis lényegében megegyezik a tengeri közreműködő (maritime performing party) tevékenységével.^[32]

[28] A terminál szigorú, azaz csak bizonyos, szűk körű kimentési okok fennállása esetén mentesítő felelősségi klauzulát rögzítő nemzeti szabályokon túl más jogrendszerekben ugyanis a hanyagsággért is felelősek, vagyis felelnek, ha nem tanúsítják az elvárható gondosságot az áru kezelése során. Ráadásul, más nemzeti szabályozás a szerződési szabadság elve alapján – éppen az előzőekkel ellentétben – a felekre bízta a szolgáltatás minőségére, illetve a felelősségre vonatkozó feltételek meghatározását, míg néhány jogrendszer viszont behatárolja a szolgáltatók felelősségkorlátozásra vonatkozó szabadságát.

[29] Kovács, 2014, 105–116.

[30] Egyiptom, Gabon, Georgia, Paraguay.

[31] Hamburgi Egyezmény, Multimodális ENSZ Konvenció, Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció.

[32] Lényeges különbség azonban a Hague-Visby Szabályoktól, a Hamburgi Egyezménytől és a *Rotterdam Rule*től is, hogy az OTT konvenció akkor is alkalmazható, ha az árutovábbítás láncolatában nincs tengeri szakasz.

II. AZ ÚJ KÓDEX MEGSZÜLETÉSE

1. A CMI színrelép

Az XX. század második felében sorra kudarcot vallott kodifikációs kísérletek jól tükrözik, hogy az egységes jogszabályi környezet kialakítását sem a hatályban lévő nemzetközi konvenciók, sem módosításaik nem segítették elő, hanem éppen ellenkezőleg, hátráltatták a korszerű igényeknek is megfelelő, hézagpótló szabályozási struktúra létrejöttét. Az ezredfordulóval rohamos fejlődésnek indult új típusú kereskedelem fokozódó intenzitása okán ugyanis (de politikai okokból is) egyre sürgetőbb világgazdaságot érintő kérdés lett a tengeri fuvarozás új jogi kereteinek megteremtése. Az elvarratlan szálakra tekintettel nem tehetette meg a CMI,^[33] hogy ne foglalkozzon újra a komplex szabályozás kérdéskörével.^[34]

A CMI előkészítő munkája 1988-ig vezet vissza, amikor a szervezet – a Hágai Szabályok (1921) kidolgozása után – újra napirendre vette az új típusú szabályozás kérdését, sorra véve azokat az indokokat és gyakorlati jellegű érveket, melyek a komplex, globális szállítási (árutovábbítási) láncok kialakulásának fajlagosságát, egyediségét elvesztő, tömeges, futószalagszerű szolgáltatás jellegét^[35] is figyelembe veszik. Ennek eredményeként a *Hague-Visby Rules* alkalmazása kapcsán is felmerült gyakorlati jellegű problémák – globális szabályozás céljával – további átfogó konzultáció tárgyává váltak.^[36]

A szervezet tevékenységét az alapozta meg, hogy kellő mennyiségű gyakorlati tapasztalat birtokában volt a korábban megalkotott konvenciók világgpiaci szerepét és azok jogi értelmezését illetően, de azon problémák vonatkozásában is, melyekre a hatályban lévő jogszabályok egyáltalán nem, illetve csak részleges megoldást kínálnak, vagy éppen ellenkezőleg, feltételeikkel nem teremtenek széles körben elfogadható körülményeket. Ennek eredményeként olyan komplex szabályozás vízióját vázolta fel, ami nemcsak a kikötők közötti teherszállítás jogi kérdéseinek modernizálására és uniformizálására korlátozódik, hanem a tengeri fuvarozáshoz szorosan kapcsolódó, multimodális – beleértve a tengeri közreműködő (*maritime performing party*) tevékenysége körébe tartozó terminálszolgáltatásokat is – regulálja.^[37]

A CMI a feszültségek oldása céljából (1990-ben) hívta össze azt a konferenciasorozatot Párizsban, mely sorra vette a – korábban már megfogalmazott – több részletre kiterjedő, komplex, sőt globális érdekköröknek is megfelelő revízió lehetőségét. A nemzetközi szintű reguláció igényével 1994-ben munkacsoportot

[33] Nemzetközi Jogi Egyesület Tengerjogi Bizottsága (1897).

[34] Berlingieri, 2011, 2.

[35] Mely egyaránt érinti az áruféleségek azonosításának, tartalma megismerésének lehetőségét (pontosabban annak korlátait), a továbbítás monoton, egyedi sajátosságokat nélkülöző jellegét is.

[36] Thomas (szerk.), 2009, 9–11.

[37] Rotterdami Egyezmény 1. cikk 7. pont.

állítottak fel azzal a céllal, hogy feltárják a különböző jogrendszerek közötti gyakorlati jellegű problémákat, s konkrét feladatként fogalmazták meg a nemzetközi fuvarjogi jogviszony szereplőinek, és az árutovábbítás alapját képező szerződések és fuvarokmányok definiálását. Emellett – az addig csak hézagosan szabályozott – fedélzeti rakomány kezelésére-szállítására is hiánypótló szabályok megalkotását javasolták.^[38]

A CMI munkájában az UNCITRAL (1996-os) – több kormányközi szervvel (NGO és INGO) együttműködésben történő – belépése hozott fordulatot.^[39] Az egyre több szereplő, zömében érdekképviselet bevonásával végzett munka elsősorban a joghézagok feltárására irányult, a jogalkotás előkészítő szakaszában azonban a CMI mindvégig megőrizte vezető szerepét. A konkrét javaslatlételi (jogalkotási) munka az Vezető Tanács^[40] színre lépésével kezdődött, s 1999 májusában kérdőív-sorozatot bocsátottak ki különböző nemzeti, szakmai szervezetek részére, s ez alapján beérkezett válaszokat kielemezve és megtárgyalva készítették elő terveztüket. Sorra vették a tengeri áru fuvarozás körében szabályozandó témaköröket, s a szervezet Nemzetközi Munkabizottságával együttműködésben – összesen négy alkalommal megtartott ülésen – dolgozták ki és véglegesítették a javaslatokat.^[41] A fuvarozói felelősség kérdésköre eredetileg nem szerepelt (újra) szabályozandó kérdésként, később azonban nyilvánvalóvá vált, hogy elkerülhetetlen e kérdéskör komplex szabályozása is.^[42]

Az egyeztető konferenciasorozat és a szakmai vélemények rávilágítottak^[43] ugyanis arra, hogy a Hamburgi Egyezményben kidolgozott új fuvarozói felelősségi struktúra egyáltalán nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, ezért a felelősség időbeli kereteit, a felelősség alóli kimentési okok és a felelősségkorlátozás rendszerét a korábban már alkalmazott tradicionális szabályok (*Hague Rules*) figyelembevételével kell újra rendezni: visszatérni az elhagyott „hajóútra”.

Miután megállapodás született a szabályozandó kérdésekről, a CMI Nemzetközi Albizottsága 2000 januárjában, áprilisában, júliusában és októberében is ülést hívott össze, majd 2001 decemberére alkotta meg azt a jogszabálytervezetet, melyben a hagyományokhoz való visszatérés mellett újításként fogalmazódott meg az ún. deviációs záradék, a fuvarozói késedelem és az árukárok új szabályozásának gondolata is.^[44]

[38] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 14.

[39] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 14.

[40] Executive Council.

[41] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 15.

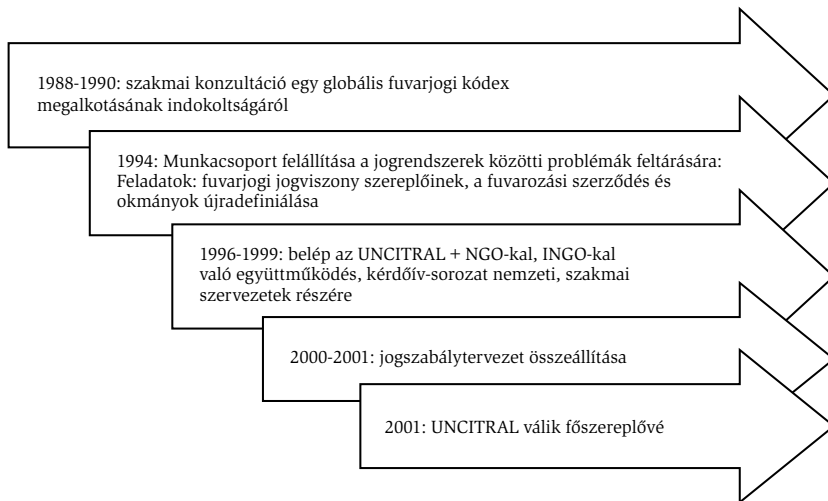
[42] A 2001-ben az UNCITRAL titkársága részére megküldött munkaanyagban már benne voltak a felelősségi kérdések is.

[43] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 15.

[44] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 15.

A CMI 2001 novemberében fejezte be az előkészítő munkát, s még ez év decemberében – finanszírozási és politikai okok miatt is – átadta az UNCITRAL (vagyis az ENSZ egyik szakosított intézménye) részére a jogalkotási munka folytatását.^[45]

A CMI kereteiben folyó kodifikáció szakaszait a következő folyamatábra mutatja be:



2. Az UNCITRAL főszereplővé válik

Az előzőekben bemutatott tendenciák – az érdekelt gazdasági szereplők és érdekképviseltek aktív közreműködésével – intenzív és újszerű gondolatokat is napirendre tűző jogalkotási tevékenységgel folytatódtak.^[46] Már az előkészületek során világossá vált ugyanis, hogy a tengeri kereskedelmi hajózás az egyediségét fokozatosan elvesztő szolgáltatássá válásának részbeni kezelésére (a XIX. században) kialakultak ugyan védekező mechanizmusok (tradicionális úton kiállított *bill of lading*), az informatika rohamos fejlődése, és az e-commerce térhódítása révén azonban a tengeri kereskedelmi hajózásban is konkrét igény fogalmazódott meg az elektronikus árukövetésre, az elektronikus adattovábbításra, valamint az elektronikus fuvarozási okiratok rendszeresítésén túl ezek szabályozására is.^[47]

A tengeri kereskedelmi hajózásra is markáns befolyást gyakorló elektronikus kereskedelem és elektronikus adatcsere témakörében az UNCITRAL – már a

[45] Berlingery, 2010, 2.

[46] A CMI és az UNCITRAL közötti együttműködés az 1996-os ülés után kezdődött a következő évben. Például a megbeszélést 2000-ben szervezték a CMI-al közösen. Az alkalom alatt konkrétan megnevezték azokat a témaköröket, amiben jogegységesítést kellett kezdeni: a multimodális fuvarozás és az elektronikus kereskedelem.

[47] Beare, <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Rotterdam%20Rules%20Some%20controversies%20paper%20-%20S.Beare.doc>.

CMI-vel kezdődött együttműködés előtt – (1994 óta) folytatott kutatási és jogszabály előkészítési-, alkotási tevékenységeket, melynek eredményeként 1996-ban elfogadták az Elektronikus Kereskedelmi Modelltörvényt.^[48]

Az UNCITRAL munkájának kiindulópontját tehát az 1996-ban elfogadott soft law egyes tartalmi elemei képezték, melyek megfogalmazott célja az elektronikus adatátviteli üzenetek joghatásának rendezése, valamint az elektronikus úton folytatott üzletvitel lehetővé tétele révén^[49] megbízható és kiszámítható e-kereskedelem felépítése volt, mely lehetőséget kínál a modernizálódott igényeket is kielégítő, informatikai alapon működő üzleti-szállítási-külkereskedelmi tevékenységre is. A jogalkotási munkát – a korábbi hiányosságok és kodifikációs kudarcok ellen-súlyozása okán – a komplex over seas árutovábbítási viszonylatban egyre népszerűbbé váló kombinált fuvarügyletek (és az annak alapját képező szerződésekből eredő jogviták) is egyre sürgetőbbé tették.^[50] A globalizációval új trendeket öltő adásvételi jogviszony a tengeri-külkereskedelmi hajózást is némiképp átformálta, melynek eredményeként a legnagyobb hajóstársaságok megnövekedett, gyakran az árutovábbítás egész láncolatára kiterjedő szolgáltatáskínálattal bocsátották ki multimodal B/L formuláikat,^[51] ami ráadásul – raktárak létesítése, szállítmányozók által szervezett multimodális fuvarügyletek révén – terminálszolgáltatásokkal és fuvarozói tevékenységekkel is kiegészült.^[52]

Az UNCITRAL Titkársága elsőként azt vizsgálta meg, hogy az aktuális kereskedelmi gyakorlat tükrében mennyiben lehet számításba venni a már meglévő tengeri árufuvarozási tárgyú konvenciók megoldásait; de a korábban szabályozatlan, kereskedelmi hajózással összefüggő gyakorlati kérdéseket is feltárta. Az előkészületek során első kérdésként merült fel, hogy a revíziót a *Hague-Visby Rules* vagy a *Hamburg Rules* szövegének megújításával, avagy éppen ellenkezőleg, egy teljesen új jogszabály kidolgozásával valósítsák-e meg.^[53]

A kérdés eldöntése – és természetesen a széles körű és gyakorlati szemléletű, komplex szabályozási struktúra kialakítása érdekében – az UNCITRAL széleskörű tárgyalásokat kezdeményezett a legfontosabb nemzetközi szervezetekkel: tevékenységében aktív közreműködőként továbbra is részt vett CMI, de bevonta

[48] *Model Law on Electronic Commerce*.

[49] Verebics, 2001, 80.

[50] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 16.

[51] *Combined transport bill of lading* kiállítására kerül sor, ha a tengeri szakaszon túl egy másik közlekedési alágazat közbeiktatására kerül sor. Ennek a szállítmányozók által alkalmazott megfelelője a multimodális *bill of lading* fogalma.

[52] Az UNCITRAL – a CMI korábbi jogszabályelőkészítő munkájára támaszkodva – korán felismerte tehát, hogy az új típusú *liner service* sok esetben olyan széles körű szolgáltatást kínál, mely lényegében teljes over seas kiszolgálásnak felel meg. A hajóstársaságok ilyen irányú elmozdulásából az UNCITRAL arra a következtetésre jutott, hogy a jelenlegi világpiaci trendekhez igazítva a – a kikötők közötti/szakaszok közötti unimodális fuvarozási szerződések ideje lejárt, s kombinált fuvarozás nélkül ma már elképzelhetetlen a korszerű árutovábbítás.

[53] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 16.

az érdekelt gazdasági szereplőket és érdekképviselőiteket is. Így a ICC,^[54] az IUMI,^[55] a FIATA,^[56] az ISC,^[57] és az IAPH^[58] is javaslattevőként vehettek részt az UNCITRAL jogszabály-előkészítő tevékenységében.

A szakmai szervezetekkel való további konzultációk eredményeként az UNCITRAL azt a döntést hozta, hogy olyan komplex szabályozási pályára kell állítani a tengeri árutovábbítás rendszerét, melyben vitathatatlanul tükröződnek a *Hague-Visby Rules* bevált elemeiként számon tartott fuvarozói felelősséggel és főkötelezettségekkel kapcsolatos rendelkezései, de az új trendeket hozó modernebb kereskedelmi gyakorlatra épülő Hamburgi Egyezmény egyes, sőt a további, „elvetélt” szabályozási kísérletek rendelkezései is épüljenek be a szabályozásba.^[59]

A Munkacsoport elsőként a tervezettel kapcsolatos legáltalánosabb kérdést, azaz a szabályozás tárgyát vitatta meg. Kérdésként merült fel ugyanis, indokolt lehet-e egy átfogó, új jogszabály kidolgozása a *door to door* viszonylatú – de mégis a tengeri szakaszra koncentrált – áru fuvarozás láncszerű struktúrájában való összhang megteremtésére; vagy az eddigi tendenciát követve elegendő lehet-e csupán a szakaszok közötti (kikötők közötti) árutovábbítás jogi kérdéseinek egységesítése, illetve modernizálása.^[60]

A vita tulajdonképpen valamelyest összebékítette a Hágai Szabályok és a Hamburg Rules rendszerét, és lehetőséget kínált arra, hogy a globalizálódó nemzetközi kereskedelem szerzteágazó igényeit kielégítő szabályokat dolgozzon ki, mely az ún. unimodális áru fuvarozás szabályainak egységesítésén túl a multimodális jellegű – be- és kirakodás utáni szakaszok – regulálását is hatálya alá vonja.^[61]

[54] International Chamber of Commerce (Nemzetközi Kereskedelmi Kamara).

[55] International Union of Marine Insurance (Nemzetközi Szállítmánybiztosítási Szövetség).

[56] International Federation of Freight Forwarders Association (Szállítványozó Szövetségek Nemzetközi Föderációja).

[57] International Shipping Company.

[58] International Association of Ports and Harbors.

[59] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 16.

[60] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 16.

[61] A jogalkotási munka következő fázisa – bár a jogalkotásban még a CMI töltötte be a vezető szerepet – az UNCITRAL New York-ban megtartott ülésén, 2000-ben kezdődött. A CMI ekkor csatlakozott a Bizottsághoz azzal a céllal, hogy együttműködésben fogalmazzák meg a nemzetközi kereskedelmet érintő problémákat, és konkrét megoldási javaslatokat dolgozzanak ki. Az együttműködés mozgatórugóját – a már említett – Elektronikus Kereskedelmi Modellegyezmény adta, mely rávilágított azokra a szabályozási hézagokra, melyek a *bill of lading* és *sea waybill* alkalmazása körében egyre gyakrabban felmerültek. Ezen túl a háztól házig történő áru fuvarozás növekvő tendenciája révén szükségszerűen felmerülő gyakorlati kérdések is konkrét jogalkotási javaslat tárgyává váltak: így az alkalmazási terület további kiterjesztése (*to door to door*), a fuvarozási jogviszony szereplőinek definiálása és a fuvarozási szerződés újrakodifikálása, valamint a fuvarozói felelősség elhatárolási kérdései (Himalaya protection) is újabb revízió tárgyává váltak. (Stuart Beare: *The need for change and the preparatory work of the CMI*. October, 2010.)

Mint említettük, az UNCITRAL 2002-től – a már említett finanszírozási és politikai okok mentén – a teljes jogalkotási tevékenységet átvette a CMI-től, majd a III. Munkacsoport keretében megalkotta a komplex árufuvarozási tárgyú konvenció végleges tervezetét.^[62]

3. A jogalkotási folyamat „révbe ér”

Az UNCITRAL nemzetközi fuvarjoggal foglalkozó munkacsoportja három olvasatban, minden tagállam delegációjával történő együttműködésben – összesen hat éven át, 25 tárgyalási hétben és négy különböző tervezetben – dolgozta ki az egyezmény végleges szövegét New Yorkban és Bécsben.^[63]

A 2002 áprilisában elkezdődött jogszabály-előkészítő tevékenység (első olvasat) lehetőséget kínált a delegációknak javaslattételre, melyben a hét legjelentősebbnek ítélt témát részletes és konkrét elemzés tárgyává tették. A vita centrumában még mindig az alkalmazási kör (területi hatály) kérdése állt, de részletesen foglalkoztak az elektronikus kommunikációval, a fuvarozói felelősséggel, a felek jogaival és kötelezettségeivel, a rendelkezési joggal, a szerződéses jogok átruházásával és az igényérvényesítési, döntően választottbírói kérdésekkel is.^[64]

A delegációk munkájuk során a CMI multimodális fuvarozás körében lefektetett alapszabályából indultak ki, melyen kevés lényeges kérdést érintő változtatást hajtottak végre, a korrekciók zöméből azonban kitűnnek azok a főként diplomáciai és politikai nézőpontok, melyek a korábban elfogadott ENSZ Konvenciók tartalmát is meghatározták.^[65]

A tervezet második olvasatára 2003-ban került sor Bécsben. A hét teljes ülészen és 14 héten keresztül folyó, majd 2006 végén lezárult tárgyalássorozaton – a munka ütemezésén túl – témáról témára haladva tárgyalták meg a jelenlegi unimodális és a jövőbeni szabályok közötti összefüggéseket (multimodális aspektus), melyen hamar nyilvánvalóvá vált, hogy a vártnál részletesebb kidolgozást és alaposabb előkészítést fog igényelni a delegációktól a jogalkotási munka.

Az egyeztetési tárgyalássorozat céljaként egy széleskörű kompromisszummal létrejövő, és széles körben elfogadható tartalom kidolgozását fogalmazták meg. A munka kiindulópontja az volt, hogy a Rules a nemzetközi kereskedelmi hajózást meghatározó alapelveket is definiálja, melyek közül a jogegységesítés bír a legmeghatározóbb jelentőséggel. A szakvélemények szerint ugyanis egy új szabályozás lehet az egyetlen megoldás a szerteágazó igények kielégítésére, és a jelenlegi, kevésbé kiszámítható, és sok tekintetben diszkriminatív szempontú szabályozás feloldására.

[62] A III. munkacsoport két kététhes ülészen tartott évente, hogy kidolgozzák a teljes szöveget. Az ülészenek mellett (kiegészítésként) informális meetingeket tartottak, mellyel a fuvarozók és fuvarozatók közötti érdekegyensúly kialakítását célozták.

[63] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 16-17.

[64] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 16.

[65] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 16.

A nemzetközi egység megvalósítása érdekében ezért a konvenció megalkotói széles körű konszenzus kialakítására törekedtek, melyben az egyes nemzetek érdekein túl számításba vették a közlekedési-szállítási ipar gazdasági-kereskedelmi érdekeit is. A konszenzus kialakítását nehezítette azonban a jogalkotási eljárás politikai befolyásoltsága és a domináló diplomáciai érdekek hálója, ezért az eredményesebb együttműködés megvalósítása reményében az egyik delegáció elnöke^[66] hagyományosan bevált diplomáciai eszközhöz folyamodott. 2004 februárjában az összes delegációt meghívta egy londoni kerekasztal beszélgetésre, ahol minden delegáció elmondhatta a jogszabály-tervezetről alkotott álláspontját, vagy éppen ellenvéleményüknek, kifogásaiknak adhattak hangot. Amikor sor került a következő munkacsoporti ülésre, a hivatalos ülés már alkalmas volt a hatékonyabb együttműködésre.^[67]

Mivel a második olvasatban sikerült a legtöbb kérdésben kompromisszumos megoldást találni, a munka befejező fázisba juthatott. 2006-ban Bécsben kezdték meg a tervezet harmadik olvasatának procedúráját, mely során a munkacsoport új elemekkel egészítette ki a tervezet.^[68] A Titkárság ekkorra már egy új komplex jogszabályszoveget dolgozott ki, ami a további egyeztetések alapját jelentette. A 2007-es New York-i ülésen végül is jóváhagyták a tervezet legtöbb rendelkezését. Részben véglegesítették az egyezmény 1.,^[69] 9.,^[70] és 19.^[71] fejezetét, a bécsi tárgyalássorozaton pedig a 10.,^[72] 18.^[73] (és 20.) fejezetének felülvizsgálata is megtörtént.

A Munkacsoport 2008 januárjában, Bécsben ült össze utoljára, ahol végleges formába öntötték a tervezet teljes szövegét, és a tartalmi rendelkezések elfogadását követően már inkább technikai kérdésekre koncentráltak. Az ülés célja ebben az esetben is a 33 delegáció közötti kompromisszum megteremtése volt.

Az utolsó egyeztetési eljárás eredménye végül az lett, hogy jelentős mértékben növelték a felelősségkorlátozás mértékét, megszületett az ún. „*volume contracts*” definíciója, valamint javaslat született azon joghatósági kérdések rendezésére is, melyek a nemzeti jogrendszerek és az egyezmény közötti kapcsolatra utalnak.^[74]

4. A Konvenció (*Rotterdam Rules*) elfogadása

Az UNCITRAL véleményezés céljából az Egyesült Nemzetek közgyűlése és tagállamai részére is megküldte a véglegesített tervezetet, mely szakmai értékelése során

[66] Prof. Francesco Berlingieri.

[67] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 17.

[68] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 16.

[69] Chapter 1.: General provisions.

[70] Chapter 9.: Delivery of the goods.

[71] Később összevonták a 2. fejezettel.

[72] Chapter 10.: Rights of the controlling party.

[73] Chapter 18.: Final clauses.

[74] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 16.

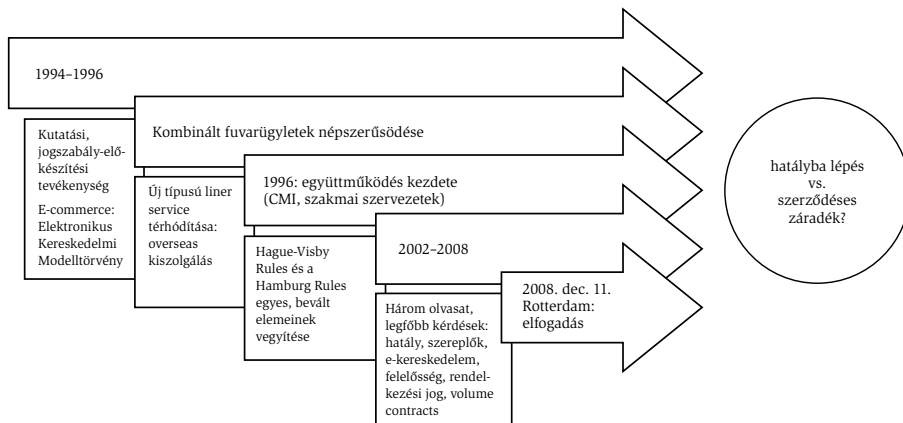
több kritikát, és módosító indítványokat is kapott. A Bizottság azonban elutasította azokat a kezdeményezéseket, hogy néhány jelentős fuvarjogi kérdést (fuvarozói felelősség, felelősségkorlátozás, „volume contracts”) ismét napirendre vegyenek.

Az ülés legjelentősebb kérdése a fuvarlevél (vagy elektronikus fuvarlevél) átadása nélküli kiszolgáltatás problémaköre volt, melyet végül kompromisszummal zártak: fuvarlevél átadása nélküli kiszolgáltatás kizárólag a felek előzetes megállapodása alapján lehetséges.^[75]

Ezt követően az UNCITRAL elfogadásra javasolta a tervezetet, majd 2008. december 11-én az ENSZ Közgyűlésének – tengeri kereskedelmi hajózás modernizálásának és egységesítésének fontosságát is hangsúlyozó – 63/122-es határozataként fogadták el „United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.” néven. Az elfogadott konvenciót 2009 szeptemberében nyitották meg aláírásra, amit az elfogadás helyéről (és az első konténerszállítmányt fogadó legnagyobb európai kikötő helyéről) *Rotterdam Rules*nek nevezett el a szakmai közösség.

2009. szeptember 23-án 16 állam írta alá az egyezményt,^[76] további öt állam pedig New York-ban.^[77] Az egyezmény máig tehát 21 állam aláírását bírja, a ratifikációs eljárás azonban még folyamatban van. 2015-ig csupán három állam^[78] ratifikálta, a hatályba lépéshez szükséges legalább további 17 nemzet jogrendszerébe való átvétel azonban még várta magára.

Az UNCITRAL jogalkotási tevékenységének folyamatát az alábbi ábra mutatja be:



[75] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 20-21.

[76] Kongó, Dánia, Franciaország, Gabon, Ghána, Görögország, Guinea, Hollandia, Nigéria, Norvégia, Lengyelország, Szenegál, Spanyolország, Svájc, Togo és az Amerikai Egyesült Államok.

[77] Örményország, Kamerun, Madagaszkár, Mali és Nigéria.

[78] Kongó, Spanyolország és a Togói Köztársaság.

III. A NEMZETKÖZI FUVARJOG ALAPINTÉZMÉNYEI A ROTTERDAMI EGYZEMÉNY TÜKRÉBEN

1. A Konvenció, mint fuvarjogi kódex

A részben vagy egészben tengeren történő áru fuvarozási szerződések szabályait egységesítő, új alapokra helyező, s ezért klasszikus fuvarjogi intézményeket is kodifikáló új fuvarjogi kódex előrevetítheti a logisztikai áramlási struktúra globális szabályozásának új generációját. A 18 szerkezeti egységből (86 cikk és 10 záró rendelkezés) felépülő egyezmény komplex szabályozási struktúrában igen részletesen szabályozza a vonalhózáshoz kapcsolódó életviszonyokat, döntően azok magánjogi aspektusait, de érintve egyes közjogi, hatósági elemeit is:^[79]

1. fejezet: Általános rendelkezések
2. fejezet: Területi hatály
3. fejezet: Elektronikus áru fuvarozási okmányok
4. fejezet: A fuvarozó kötelezettségei
5. fejezet: A fuvarozó felelőssége a küldemény elveszéséért, megsérüléséért vagy késedelmes kiszolgáltatásáért
6. fejezet: Kiegészítő rendelkezések az árutovábbítás különös szakaszaihoz (deviáció, fedélzeti rakomány, a tengeri szakasz előtt és után)
7. fejezet: A feladó kötelezettségei
8. fejezet: Fuvarokmányok és elektronikus fuvarokmányok
9. fejezet: A küldemény kiszolgáltatása
10. fejezet: A rendelkezésre jogosult jogosultságai
11. fejezet: Jogátruházás
12. fejezet: Felelősségkorlátozás
13. fejezet: Elévülés
14. fejezet: Joghatóság
15. fejezet: Választottbírótság
16. fejezet: A szerződéses feltételek érvényessége
18. fejezet: A Konvencióban nem szabályozott kérdések
19. fejezet: Záró rendelkezések

Lényegi célját – a jogegységesítésen és modernizáción túl – ugyanis a globális piaci egyensúly megteremtése és fenntartása, valamint az eddigi szabályozás

[79] Güner-Özbek (szerk.), 2011, 82.

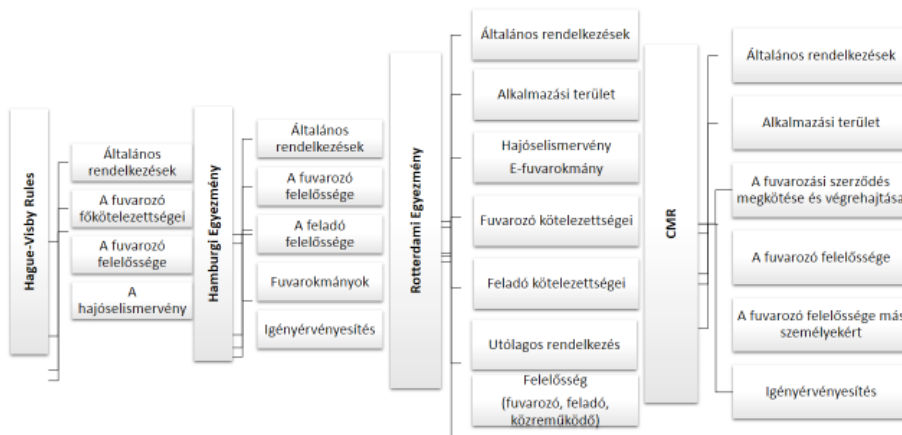
hiányosságaiból, korszerűtlenségéből eredően újra és újra felbukkanó monopolisztikus és egyoldalú szerződések gyakorlatának megszüntetése képezte.^[80]

A Konvenció teljes körű szabályozási módszere messze meghaladja a *Hague-Rules* (de még a Hamburgi Egyezmény) szabályozási intenzitását is. Az ugyanis csak egyes – igaz, a legfontosabb – életviszony sávokat, így a *bill of lading*, a fuvarozó főkötelezettségei, valamint sajátos felelősségi viszonyát teszi a szabályozás tárgyává. Az eleve csak egyes részterületeket érintő, lényegében hiatusokat megszüntető (megkísérítő) hatályba sem lépő egyezmények (Multimodális ENSZ Konvenció, Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció) pedig – a jogalkotó szándéka szerint is – csak korlátozott tárgykört fednek le, az első komplex kísérlet, a Hamburgi Egyezmény szabályozási horizontját pedig a globalizálódó világ-gazdaság, a konténerizáció és az elektronikus kereskedelem haladta túl.

A Konvenció megalkotói amellet, hogy teljes körű, részletes szabályozásra törekedtek, túlléptek a tengeri fuvarjog tradicionális határain is, és az „általános” fuvarjogi intézményeket is beépítették a szabályozás struktúrájába (pl. utólagos rendelkezés – „*rights of control*”^[81]).

A Rotterdami Egyezmény szerkezetét illetően is hasonlít a bevett fuvarjogi struktúrákhoz, melyet a szabályozási egységek (jogintézmények) egymásutáni-sága és egymáshoz való kapcsolódása is világosan tükröz.

Az alábbi diagram a fuvarjogi szabályozás tárgyának fokozatos bővülését, és a nemzetközi közúti áru fuvarozást szabályozó CMR egyezményhez való hasonlóságát mutatja be:



[80] A konvenció struktúrája egyébként azon módosítás eredménye, melyet az UNCITRAL Munkacsoportja – 13. ülésén – dolgozott ki. Az eredeti tervezet – melyet még a CMI készített – csak 17 fejezetből állt, s rendszere is kevésbé átlátható. A meglehetősen sok vitára okot adó – egyben azonban a 2009-ben elfogadott konvenció alapját is jelentő – eredeti tervezet a felelősségkorlátozást a fuvarozói felelősség tárgykörébe helyezte el, miközben a fuvardíjról önálló fejezetben rendelkezett, de az igényérvényesítés körébe tartozó – végül opt-in eljárás alá sorolt – joghatósági és választottbírói kérdésekre egyáltalán nem állított fel egységes szabályokat.

[81] Rotterdami Egyezmény 10. Cikk.

2. „Új” fuvarjogi intézmények a Rotterdami Egyezményben

a) Általános rendelkezések (*General provisions*)

Az egyezmény indító fejezetének (1. fejezet) fogalom-meghatározásai a klasszikus fuvarjogi szereplők^[82] körén kívül új szereplőket is nevesít. A globalizálódó kereskedelem ugyanis olyan világpiaci szereplőket kapcsol egymáshoz, mint a közreműködő felek (*performing party*), akik bármely, a fuvarozó feladatkörébe eső kötelezettséget teljesítenek. Ennek egy korlátozott szerepváltozata a tengeri közreműködő fél (*maritime performing party*), aki a küldemény feladási kikötőbe történő megérkezése és a rendeltetési kikötőből történő elindulás közötti időszakra eső komplex kötelezettségeket teljesíti. A jogosulti oldalon pedig az *okirati feladó* fogalmának bevezetése emelhető ki újdonságként, aki tulajdonképpen – a feladó tehermentesítésére – a fuvarokmányon (vagy elektronikus fuvarokmányon) feladóként megjelölt személyt jelenti.^[83]

A *rendelkezésre jogosult fél* (*controlling party*) fogalma viszont – nemzetközi és nemzeti alágazati szabályokban való szabályozottsága okán, és ezért klasszikus fuvarjogi szereplő lévén – nem teljesen új kategória: a jogviszonynak mindig azon alanyát kell alatta érteni, aki az adott helyzetben utasítást, fuvarozási szerződést módosító rendelkezést adhat^[84] a küldeménnyel kapcsolatban.^[85]

Az új konvenció a fuvarügylet teljesülése szempontjából elengedhetetlen dokumentáció vonatkozásában is új, az elektronikus kereskedelemmel összefüggő fogalmakat csiszolt ki. (L. 2.3. a) és b) pont.)

b) Területi hatály (*Scope of application*)

A 2. fejezet olyan – első olvasatra kissé bonyolultnak tűnő – alkalmazási struktúrát kíván felállítani, mely egy speciális nemzetközi – egy földrajzi és egy technikai jellegű – feltétel együttes jelenléte révén lehetőséget kínál a kiegyensúlyozott, és kompromisszumokon alapuló, *door to door* viszonylatú áru fuvarozás jogi kereteinek egységesítésére.

Az Egyezmény egyik legjelentősebb újítása ugyanis alkalmazási körének – a háztól házig elv alapján – a teljes árutovábbítási láncra való kiterjesztése.

[82] Fuvarozó (plusz hajótulajdonos, kapitány: *shipowner*; hajóstiszt: *mate*), feladó, címzett (plusz a fuvarlevél birtokosa: *holder*).

[83] A klasszikusan hárompólusú – a fuvarozói, feladói és címzetti alanyi pozíciót megkülönböztető – fuvarozási szerződés jogosulti és kötelezetti körén kívül számos rendelkezés harmadik személyek tevékenységére és felelősségére való utalás révén tulajdonképpen a fuvarjogi jogviszony szereplőit kívánja – amennyire csak lehetséges – egy fogalom alá sűríteni.

[84] Szalay, 2008, 72.

[85] Ez a személy lehet a feladó, az okirati feladó, a feladó által kijelölt más személy, a címzett, vagy a hajóselismervény birtokosa (*holder*).

A *door to door* viszonylatú fuvarozásra közvetlen rendelkezést nem tartalmaz az egyezmény, alkalmazási területének meghatározása révén (azaz ettől meddig és milyen feltételekkel alkalmazható), valamint a fuvarozási jogviszony tartalmának rögzítésével, főként a közreműködő felek (elsősorban a tengeri közreműködő) kötelezettségeinek kimerítő szabályozásával, valamint a kombinált áru fuvarozásban betöltött funkciójával azonban szerves részét képezik a multimodális struktúrának.^[86]

Az új egyezmény jelentős hozadéka az is, hogy vonal- és nem vonalhajózási (azaz *tramping*) viszonylatban is alkalmazható, azonban *charter party* és a hajó használatára szolgáló más típusú szerződés kötése esetén nem.^[87] E szerint liner service viszonylatban nem alkalmazható a Rules útvonal- vagy időbérlet, illetve dolog- vagy haszonbérlet alapját jelentő *charter party*-ra (valamint akkor sem, ha vonalhajózás keretei között működő hajót, vagy annak egy részét kereskedelmi gyakorlat útján kialakult egyes alváltozatok alapján „bérlik”). Amennyiben azonban nincs *charter party* (vagy egyéb szerződés), ami alapján a hajót vagy annak egy részét használják, valamint ha fuvarokmányt vagy elektronikus fuvarokmányt állítanak ki, alkalmazhatóvá válik *tramping* viszonylatban is.^[88]

c) Elektronikus kereskedelem, „elektronikus fuvarügylet”

i) Elektronikus fuvarokmányok (*Electronic transport records*)

Az elektronikus fuvarlevél intézménye a globalitás és az elektronika szülötte, melynek konkrét fuvarfeladat során alkalmazandó általános és speciális előírásait, valamint eljárási mechanizmusait az egyezmény 3., (egyik) legjelentősebbnek mondható fejezete rendezi. Az új típusú kereskedelem tükrében külön szabályozás tárgyát képezik az elektronikus fuvarozási okiratok használatának és kereskedelmi jelentőségének kérdései,^[89] a forgatható elektronikus fuvarozási okiratok alkalmazhatóságának feltételei,^[90] valamint az átruházható fuvarozási okiratok átruházható elektronikus fuvarokmányok általi helyettesíthetőségének kérdései is.^[91]

[86] A jogviszony tartalmának multimodális megközelítésén túl – a 26. és 82. cikkek – lehetőséget biztosítanak a közlekedési-szállítási alrendszer láncszerű struktúráját szabályozó egyes nemzetközi egyezmények, és a Rotterdami Egyezmény közötti esetleges nemzetközi jogi kollízió kiküszöbölésére is. A konvenció sorra veszi ugyanis a légi, a közúti, a vasúti és a folyami áru fuvarozási módok nemzetközi szabályait azzal, hogy a Rules – bizonyos feltételek fennállása esetén – nem írja felül e konvenciók multimodális rendelkezéseit.

[87] Az új Konvenció alkalmazható *tramping* viszonylatban megkötött fuvarozási szerződésekre is alkalmazható, azonban csak akkor, ha fuvarokmányt (hajóselismervényt) állítanak ki. A Rules helyenként azonban tartalmaz eltéréseket ettől a rendelkezésektől (például: volumenszerződések).

[88] Rotterdami Egyezmény 12. cikk 1. pont, 5. cikk 1. pont (a)-(d), 5. cikk 2. pont.

[89] Rotterdami Egyezmény 8. cikk.

[90] Rotterdami Egyezmény 9. cikk.

[91] Rotterdami Egyezmény 10. cikk.

ii) Fuvarokmányok és elektronikus fuvarokmányok (*Transport documents and electronic transport records*)

A fuvarlevélre vonatkozó részletszabályokat (kibocsátás, tartalom, bizonyító erő) és e jellegük nyomán differenciált materiális és dematerializált fuvarokmányokra vonatkozó, elsősorban technikai jellegű előírásokat a konvenció 8. fejezete tartalmazza.

A Rotterdami Egyezmény a materiális és dematerializált fuvarokmányok kérdés-körével egyaránt foglalkozik, melyben a feladó (vagy az okirati feladó) választási lehetőségeként rögzíti a forgatható (vagy nem forgatható) fuvarokmány, vagy forgatható (vagy nem forgatható) elektronikus fuvarokmány kibocsátásának lehetőségét.^[92] A Rotterdami Egyezmény részletes felsorolást ad a szerződéses feltételek-kikötések tartalmára vonatkozóan is, sőt az eddigi szabályokhoz képest meglehetősen pontosan határolja el az időpontokat – a multimodális jelleg okán –, megkülönböztetve küldemény fuvarozó általi átvételének, a hajóba rakodásának és a fuvarlevél kiállításának dátumát.^[93] (A fuvarozót pedig feljogosítja arra, hogy utólag módosítsa a küldeménnyel kapcsolatos, a feladó által megadott információkat.)

d) A jogviszony szereplőinek kötelezettségei és felelőssége

i) A fuvarozó kötelezettségei (*Obligations of the carrier*)

Az egyezmény 11-16. cikkei a fuvarozó főkötelezettségeiről rendelkeznek, mely szerint a fuvarozó tevékenysége a küldemény rendeltetési helyre történő továbbítása és a címzettnek való kiszolgáltatása.^[94] A Rotterdami Egyezmény ezen túl a fuvarozói kötelezettségek két alcsoportját is meghatározza, melyek az áru gondos kezelésében és a hajó tengerképes állapotba helyezésében és fenntartásában tükröződnek. Amíg az első kötelezettség (áru gondos kezelése) árutovábbítási alágazatra tekintet nélkül alkalmazandó, addig a második (*seaworthiness*) kizárólag a tengeri szakaszon értelmezhető.

Az új egyezmény elsőként szabályozza komplex módon a jogosulti és a kötelezetti oldal szereplőinek jogait és kötelezettségeit is, mely magába foglalja a címzett áru kiszolgáltatásához való jogát; a fuvarozó jogát arra, hogy a küldeményt átvegye fuvarozásra, a fuvarozó rendelkezési jogosultságát (arra az esetre, ha nem tudja kiszolgáltatni a küldeményt), a fuvarozó törvényes zálogjogát, valamint a kiszolgáltatás feltételeit arra az esetre, amikor a nincs *bill of lading*.

[92] Rotterdami Egyezmény 35. cikk.

[93] Rotterdami Egyezmény 36. cikk (2) c pont.

[94] A fuvarozó kiszolgáltatási kötelezettségét a Hágai Szabályok és a *Hague-Visby Rules* sem említi.

ii) A feladó kötelezettségei (*Obligations of the shipper to the carrier*)

A feladó kötelezettségeinek szabályozása (7. fejezet) a fuvarozó fokozott felelőssége, és az árutovábbítás egészének sikere szempontjából meghatározó jelentőségű. A nemzetközi áru fuvarozási tárgyú konvenciók sorában ugyanis a Rotterdami Egyezmény definiálja elsőként a feladó – felelősségének alapját is jelentő – küldemény átadásának^[95] (beleértve a csomagolást is), a fuvarozóval való együttműködési, tájékoztatási és – főként kiszolgáltatási akadály esetére szóló – utasításadási kötelezettségét.^[96] Az általános és egyedi feltételekkel fuvarozható küldemény továbbításának feltételeit tehát (döntően) a fuvarozatónak kell biztosítani: közölnie azokat az előírásokat, melyek az áru kezeléséhez szükségesek, sőt – veszélyes áru fuvarozása esetén – mindenekelőtt a fuvarozó tudomására kell hozni, hogy a küldemény ebbe a kategóriába tartozik.^[97] Abban az esetben pedig, ha a fuvaroztató – vagy a Himalaya-klauzula értelmében az okirati feladó – megszegi e kötelezettségeit (azaz nem a megfelelő gondosság szerint jár el), kártérítési kötelezettséggel tartozik,^[98] és a felmerült költségeket és kiadásokat is meg kell térítenie. Az ezzel kapcsolatos felelősség korlátozásáról azonban nem rendelkezik az egyezmény.^[99]

e) A fuvarozó felelőssége az áru elveszéséért/károsodásáért/kiszolgáltatási késedelemért (*Liability of the carrier for loss, damage or delay*)

A Rotterdami Egyezmény – hasonlóan a szárazföldi közlekedési alágazatok szabályozását egységesítő konvenciókhoz – követi a felelősségi struktúra hagyományos háromosztatúságát.

i) A felelősség alapja (*Basis of liability*)

A Konvenció a fuvarozó kötelezettségeit és a felelősség alóli mentesítő okokat egymástól kölcsönösen függő struktúrába rendezte (5. fejezet). A *Rotterdam Rules* talán legösszetettebb intézményének alapját – a hagyományokhoz való visszatérés tükrében – a fuvarozó áruval kapcsolatos kötelezettségeinek megszegése, és az ennek révén történő sérülés/elveszés vagy késedelmes kiszolgáltatás jelenti.

A *Rotterdam Rules* felelősségi formulája – a korábbi, kudarcot vallott kodifikációs kísérletek tanulságait levonva – megszünteti a fuvarozói felelősség általános mércéjéül szolgáló ésszerű (*reasonable*) gondosságot előíró generálklauzulát, s a meghatározott káreseményekhez fűződő, könnyen bizonyítható felelősségekizáró

[95] Rotterdami Egyezmény 27. cikk.

[96] Rotterdami Egyezmény 28-29. cikk.

[97] Rotterdami Egyezmény 31. cikk.

[98] Rotterdami Egyezmény 30. cikk.

[99] Berlingery, 2010, 5.

tények felsorolásával lényegében visszatér a Brüsszeli Egyezmény „bevált” vegyes, szubjektív (vétkességi), döntően azonban objektív elemeket tartalmazó kockázatosztási rendszeréhez.

A Rotterdami Egyezmény szerint a fuvarozói felelősség egyik ága a megelőzés elsődlegességét hangsúlyozó vétkességi struktúrát követi, s ezért a károkozó (fuvarozó) jogellenes magatartásából indul ki, mely – követve a Brüsszeli Egyezmény logikáját – a hajó tengerképességének és rakományképességének, valamint – kiegészítve a korábbi szabályokat – a nem megfelelő személyzet, valamint a hajó hiányos felszerelése szempontjából vizsgálendő.^[100]

A döntően azonban objektív szerkezetű elemekre épülő kockázatosztási struktúra megfogalmazott célja, hogy a modern igényeket is kielégítve foglalja rendszerbe azon mentesítő klauzulákat, melyek a felelősségkorlátozás és kizárás határait is megszabják. Ez alapján a fuvarozó felel a küldemény elveszéséért/megsérüléséért/késedelmes kiszolgáltatásáért, kivéve amennyiben bizonyítja, hogy a kárt a 17. cikk (3) (a)-(o) pontig^[101] felsorolt mentesítő körülmények valamelyike okozta, vagy hozzájárult a kár bekövetkezéséhez.

A fuvarozó felelősséggel tartozik akkor is, ha a károsult bizonyítja, hogy a kötelezett hibája okozta a kárt, illetve ha a károsult bizonyítja, hogy az (a)-(o) pontokban nem említett esemény okozta, és a fuvarozó nem tudja bizonyítani a vétlenségét.^[102]

A fuvarozó ezen túl felel minden közreműködő félért, a hajó személyzetéért, a saját vagy közreműködő fél személyzetéért, illetve bárkiért, aki a fuvarozó megbízásából, annak utasítására a fuvarozó kötelezettségeit teljesíti a fuvarozási szerződés szerint. A tengeri közreműködőt (MPP) a fuvarozóval azonos kötelezettségek és felelősség terheli, a Szabályokban lefektetett mentesség és kártérítési határérték pedig a fuvarozóval azonos módon rá is vonatkozik.^[103] (*Himalaya-klauzula*)

[100] Rotterdami Egyezmény 17. cikk (5).

[101] *The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay: (a) Act of God; (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters; (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions; (d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18; (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour; (f) Fire on the ship; (g) Latent defects not discoverable by due diligence; 15 (h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34; (i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee; (j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods; (k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier; (l) Saving or attempting to save life at sea; (m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea; (n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or (o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.*

[102] Rotterdami Egyezmény 17. cikk (4) b) pont.

[103] Rotterdami Egyezmény 18. cikk.

ii) A felelősség mértéke (*Limits of liability*)

Az áru elveszése/megsérülése vagy késedelmes kiszolgáltatása miatt bekövetkezett kár kártérítési határértékének mértékére az egyezmény 12. fejezete kötelező szabályokat tartalmaz. A felelősségkorlátozásra vonatkozó rendelkezések eredetileg a fuvarozó felelősségi körében nyertek volna szabályozást, később azonban – az UNCITRAL konvenciók szabályozási struktúráját követve – önálló fejezetbe kerültek.

A Rotterdami Egyezménybe foglalt kártérítési határértékkel (3 SDR) egyébként tovább bonyolódott a limitértékek körében kialakult – amúgy is nehezen átlátható – helyzet.^[104] A korábbi konvenciókhoz képest egységsonagonként és kilogrammra változtatott SDR értékben is egyértelmű emelkedést hozó szabályozás felveti azt a kérdést is, hogy mennyiben indokolt a kérdés újraszabályozása. A legtöbb állam ugyanis a Brüsszeli Protokollt alkalmazza a kikötők közötti áru fuvarozási ügyletekben, sőt a kiegészítés még akkor is irányadó – a kialakult nemzetközi gyakorlat alapján –, ha az állam hivatalosan nem ratifikálta, vagy nem csatlakozott az egyezményhez.^[105]

A Rotterdami Egyezményben szabályozott kártérítési határérték jellegzetesége, hogy nemcsak az áru elveszéséért/megsérüléséért fennálló felelősség körében alkalmazandó, hanem akkor is, ha a fuvarozó a konvencióban foglalt *egyéb kötelezettségét* sérti meg, vagyis általános felelősségi limitnek számít.^[106]

iii) Igényérvényesítés (*Time for suit, jurisdiction and arbitration*)

A Rotterdami Egyezmény a háromosztatú felelősségi struktúra harmadik elemeként, a 13–15. fejezetben szabályozza a fuvarozás fajlagos jellegű szolgáltatással való válása okán tömegesedő jogviták rendezésének szempontjait és eljárási mechanizmusát. Az igényérvényesítési határidő – a Hamburgi Egyezmény által megalapozott tendenciát is követve – két év, azonban nem függeszthető fel vagy szakítható félbe, a 2 éves időtartam alatt viszont az a személy, aki ellen megindították az eljárást, nyilatkozatával bármikor meghosszabbíthatja.^[107]

A joghatósági és választottbírói eljárások sajátossága, hogy alkalmazásuk – nem kötelező – ún. opt-in eljárások körébe tartozik. Az egyezmény az igényérvényesítés második összetevőjeként meghatározott joghatósági (hatáskör és illetékeség) kérdésekről azon lényeges külföldi elemek sorra vételével rendelkezik, melyek a kombinált áru fuvarozási témájú nemzetközi kollíziós magánjogi jogviták eldöntésében, eljárások lefolytatásában eljáró szervek illetékességét meghatározzák.^[108]

[104] Kovács, 2016, 89–120.

[105] Berlingery, 2010, 5.

[106] Sturley - Fujita - Ziel, 2010a, 166.

[107] Rotterdami Egyezmény 63. cikk.

[108] Rotterdami Egyezmény 66–78. cikk.

f) Rendelkezési jog (*Rights of control*)

Az Egyezmény 10. fejezete – eddig tengeri fuvarjogi konvencióban nem szabályozott, de klasszikus fuvarjogi intézmény lévén – a rendelkezésre jogosult jogait és kötelezettségeit rendezi az átvétel és a kiszolgáltatás közötti időszakra. A korábban egyezményes szinten nem szabályozott utólagos rendelkezés (rendelkezési jog) a fuvarozási ügylet mögött meghúzódó külkereskedelmi szerződéses jogviszony körülményeinek megváltozásához kapcsolódik. A „*controlling party*”, vagyis a rendelkezésre jogosult (a feladó, a *holder*,^[109] esetenként pedig a címzett) egyoldalú szerződésmódosítása során három tényezőt kell vizsgálni: a rendelkezési jogosult személyazonosságát; az utasítás teljesíthetőségét, valamint a fuvarozó eljárási jogát. Ez alapján előfordulhat tehát, hogy – a háttérjogviszony változásai folytán – meg kell változtatni a kiszolgáltatási kikötőt vagy más címzett részére kell kiszolgáltatni az árut.^[110]

A forgatható/dematerializált fuvarokmányok kibocsátása esetére szóló jogát ruházás kérdését^[111] (*transfer of rights*), úgyszintén hézagpótló jelleggel szabályozza az egyezmény (11. fejezet).

ÖSSZEZÉS

A Rotterdami Egyezményt aláíró országok száma ma már több a minimálisan szükségesnél, azonban ezt nem követte elegendő számú ratifikáció. Így a korszerű, s a modern kor kihívásaira is reflektálni kívánó egyezmény hatályba lépése – a korai várakozásokkal és reményekkel ellentétben – még nem történt meg, ami azzal a veszéllyel is járhat, hogy mire alkalmazni lehetne, talán már elveszíti aktualitását.

Még nem tudjuk, hogy sikerrel jár-e a tengeri fuvarjogi jogviszony új szabályozása, megvan azonban annak lehetősége, hogy az új konvenció révén egy kiegyensúlyozottabb, kompromisszumokon alapuló kereskedelmi joggyakorlat jöjjön létre. Egy középutas megoldás tükröződik ugyanis az egyezményben, mely a Brüsszeli Egyezmény alkalmazása révén elindult monopolizálódási tendenciát visszafordítva, egyensúlyi helyzetet kíván teremteni a fuvarozók és fuvaroztatók közötti „harcban”.

A Rotterdami Egyezmény hatályba lépése jelentős előrelépést hozhat, hiszen nemcsak a *bill of lading* alkalmazása körében kialakult kereskedelmi gyakorlat és a jogviszony egységesítését célozta meg, hanem – az ENSZ vezető szerepével és szakmai szervezetek bevonásával – áttörést hozhat a globális piaci egyensúly megteremtésében és fenntarthatóságában is, melynek gazdaságos és hatékony működtetése minden érintett állam elsődleges érdeke.

[109] Azaz a számla birtokosa.

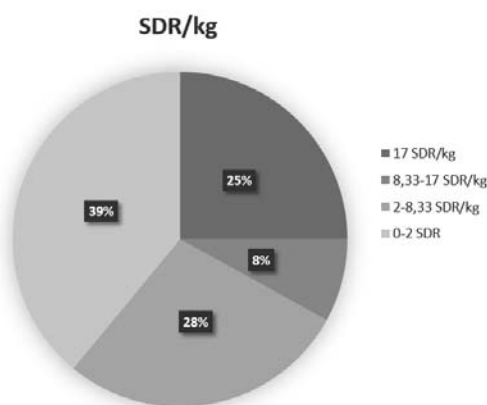
[110] Rotterdami Egyezmény 50. cikk.

[111] Berlingery, 2010, 6.

A Rotterdami Egyezmény ennek megfelelően a fuvarozók és a jogosultak tevékenységére vonatkozóan egyaránt tartalmaz előnyös és kevésbé kedvező (hátrányos) rendelkezéseket is.

Ha a fuvarozó szemszögéből nézzük a Konvenciót, a navigációs hibából származó károk alóli mentesítés megszüntetése, és a fuvarozó hajó tengerképességével kapcsolatos kötelezettségeinek bővítése nem kedvez a fuvarozónak, elősegítik azonban (elsősorban) a liner service-t igénybe vevők és a vonalhajózási szolgáltatók közötti egyensúly fenntartását.

Az egységcsomagra és a kilogrammra egyaránt vonatkoztatott SDR-ben kifejezett kártérítési limit értékben – a korábbi jogszabályokhoz képest – is látványos emelkedést hozó, de az egyensúly irányába mutató felelősségkorlátozás mértéke (3 SDR/kg), és a késedelemért való felelősség bevezetése sem kedvező a fuvarozónak.



Azért sem, mert globális viszonylatban is igaz lehet a tendencia, ami szerint a tengeri kereskedelmi hajózásban eddig alkalmazott 2 SDR/kg érték az esetek döntő többségében fedezi a kárt. Az Európai Unió multimodális fuvarozás európai egységesítésének vizsgálata során, áruértékkel kapcsolatban felállított statisztikájára^[112] alapítva ugyanis az mondható, hogy a kereskedelmi szereplők csupán 28%-ának tapasztalata szerint mozog 2–8,33 SDR/kg között az átlagos áruérték. Ezen változtatások tehát alapvetően a fuvaroztató (árutulajdonosok) részére kedvezőek.

[112] Black, Ian G. – Chua, Henri (2002): The Economic Impact of Carrier Liability of Intermodal Freight Transport, In: *European Transport Conference 2002*, Freight and Logistics. <http://abstracts.aetransport.org/paper/index/id/1383/confid/8>.

Az alábbi táblázat az egyes fuvarjogi tárgyú konvenciók felelősségkorlátozásának határait mutatja be „egység/csomag” és „kg” szerinti bontásban:

Nemzetközi Konvenció	egység/csomag korlát	Kg szerinti korlát
Hague-Visby Rules (1924-1978)	667,67 SDR	2 SDR
Hamburgi Egyezmény	835 SDR	2,5 SDR
Multimodális ENSZ Konvenció (1980)	920 SDR	2,75 SDR
A terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció (1994)		(8,33 SDR)
		2,75 SDR
Rotterdami Egyezmény	875 SDR	3 SDR

megjegyzés:

COTIF – CÍM (1952)		17 SDR
CMR (1956)		8,33 SDR
Hague-Visby Rules (1924-1978)	666,67 SDR	2 SDR

A táblázatból kitűnik, hogy amennyiben a logisztikai struktúra tengeri (vagy folyami) áru fuvarozási szakaszt tartalmaz, a kártérítési értékek jóval alacsonyabbak, mint a közúti vagy vasúti szakaszok esetében. Ez azon az egyértelmű ténykérdésen alapszik, hogy a tengeri (vagy folyami) szakaszon továbbított áru értéke alacsonyabb, mint a többi árutovábbítási mód útján továbbított áruérték, valamint jelentős szerepet játszik a tengeri kereskedelem tradicionálisan kockázatos volta is.^[113] Azok a konvenciók pedig, melyek 2 SDR/kg-nál magasabb kártérítési határértéket kötnek ki, vagy nincsenek hatályban,^[114] vagy éppen nem élvezik a világkerkedelem főszereplőinek támogatását.^[115]

Abban a kérdésben pedig, hogy a probléma hatékony megoldásaként létrejöhete egységes és teljes körű kompromisszum, csak a következő évek tapasztalatai fogják véglegesen megmondani annak tükrében, hogy az egyezmény hatályba lépése után mennyiben fognak megváltozni a fuvar- és biztosítási díjak; a magasabb felelősségkorlátozási határérték ugyanis várhatóan magasabb díjakat fog eredményezni.

[113] *Explanatory note by the UNCITRAL Secretariat on the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade*, 33-35. pont.

[114] Multimodális ENSZ Konvenció, OTT Konvenció (Hamburgi Egyezmény).

[115] Forrás: Szalay, 2015, 451.

Amit a sors az egyik oldalon elvesz, a másikon visszaadja elv alapján a fuvarozóknak sem kell túlságosan messzire mennie ahhoz, hogy a szabályozás előnyeit is megtapasztalják. A Konvenció részletes szabályozás tárgyává teszi ugyanis a jogviszony jogosulti körének kötelezettségeit, s a rendszeres és hatékony vonalhajózás fejlődésének elősegítése céljából bevezeti a volumenszerződés intézményét is.

A fuvarozó és a fuvaroztató közötti keretmegállapodás lehetőséget kínál egyedi szerződések megkötésére is, melyekre a *Rules* – egyébként kötelező érvényű – kötelezettségi és felelősségi tartalmú rendelkezéseitől eltérést enged, sőt – a szerződési szabadság elvének további utat engedve – nem szabványosítja standardizált paraméterekkel (pl. mennyiségi és időbeli korlát) a szolgáltatások szerződéses feltételeit sem.^[116]

Kérdésként merülhet fel az „egyoldalú hatalmasságon” alapuló szerződés-módosítás (*right of control*) szabályozásának széles körű elfogadhatósága is. A meglehetősen *strict* jellegű utólagos rendelkezés intézményének átfogó szabályozása ugyanis egyrésztől lehetőséget kínál arra, hogy – a jogviszony szereplői közötti szerződéses kapcsolat biztosítása révén – a fuvarozási szerződést állítsa a külkereskedelmi ügyletek centrumába, másrésztől azonban kérdés lehet, hogy az (utólagos) jogosultságok egész sorát rögzítő intézmény – a felmerülő többletköltségek, kiadások, többlet fuvardíj,^[117] a határidők és a formai feltételek szigorú szabályozása nyomán – globálisan elfogadható feltételeket fog-e kínálni.

Különös figyelmet érdemelnek az egyezmény azon rendelkezései is, melyek a fuvarozóknak és fuvaroztatóknak egyaránt előnyös helyzetet eredményezve, lehetőséget biztosítanak az elektronikus kereskedelem fokozódó intenzitását is kiszolgáló elektronikus információszolgáltatás, elektronikus konzultáció és elektronikus árukövetés hálózatának kiépítésére.^[118] Ennek révén a korábbi jogszabályok alkalmazásával kialakult diszkriminatív külkereskedelmi gyakorlat is megszűnhet, hiszen áttekinthetőbbé válnak a viszonyok. Az egyezmény vitathatatlanul pozitív hozadéka az értékpapírnak nem minősülő fuvarokmányok alkalmazásának lehetősége, valamint az elektronikus kereskedelem terjedése révén bevezetett elektronikus hajóselismervény formulák kidolgozása.

Az egyezmény ráadásul gondoskodott arról is, hogy ne fordulhasson elő valamely nem tengeri árutovábbítási módot szabályozó konvenció, és a *Rules* közötti összeütközés. Előírja ugyanis, hogy kizárólag a jelenleg is hatályban lévő nemzetközi jogforrások, és azok jövőbeli kiegészítései írhatják felül az Egyezményt. Ez azzal az eredménnyel fog jární, hogy ha valamely gazdasági régió a CMR-től eltérő közúti, de multimodális aspektusú nemzetközi szabályozást vezet be a

[116] Azonban ha közelebbről is megvizsgáljuk az egyezmény – különös figyelemre számot tartott – egyes rendelkezéseit, az is látható, hogy azok jövőbeni alkalmazása több problémát is szülhet: a volumenszerződések cikkei ugyanis szinte felhívást jelentenek a biztosítékok elleni visszaélésre, melyek rendezésének lehetősége egy alapvetően politikai megközelítésű „szabályozott piac vs. szabályozatlan piac” témájából erednek.

[117] Szalay, 2008, 72–73.

[118] Szalay, 2015, 436–462.

Rules hatályba lépése után, a 82. cikk értelmében az egymással ütköző szabályok küzdelméből a Rules kerül ki győztesen.^[119]

Az egyezmény multimodális szemlélete sokak szerint azonban gyenge kompromisszumnak minősül, hiszen – szinte nehézség nélkül – lehetővé teszi a más közlekedési alágazatok szabályainak párhuzamos alkalmazását is.^[120]

Az új típusú szabályozással kapcsolatban megfogalmazható kérdés azonban valójában az, hogy elég lehetőséget kínál-e a rendkívül szerteágazó nemzeti-regionális-globális érdekkörök igényeinek és elvárásainak kielégítésére. A világ-gazdaság számára elfogadható egységes regulációnak ugyanis különös figyelmet kell szentelnie az olyan kérdésekre is, melyekben érdek-és véleményeltérés van, s ezeket a lehető legpontosabban kell megvilágítani, hogy értelmezése önmagából következzen, s a lehető legkevesebb „visszanyúlást” tegye szükségessé a belső jogrendszerek intézményei felé. A Hágai Szabályok bevezetésének példáján látszik ugyanis, hogy az egységes szabályok alkalmazásakor alig-alig lehet elszakadni a nemzeti befolyástól, legalábbis addig, amíg az egyes országok egymástól jelentősen eltérő (specifikus) társadalmi-gazdasági érdekekkel rendelkeznek, és a gazdasági fejlettség különböző fokán állnak. A Rotterdami Egyezmény kísérletet tesz az egyensúlytalanság kiküszöbölésére, és eleget tesz a jogharmonizáció követelményrendszerének is, de nem szabad illúziókat táplálni. Továbbra is fennáll az érdeklkülönbség a nagy hajósnemzetek és a kontinentális országok, a gazdaságilag fejlett és fejletlen világ, politikai befolyással rendelkezők, s azt nélkülöző országok között.

Ennek megfelelően az egyezmény ratifikációja/aláírása minden állam saját gazdaságának érdekein (és lehetőségén) alapul, melynek mérlegelése során összehasonlítják a Konvenciót a jelenleg hatályban levő más nemzetközi szabályokkal.^[121] A döntés pedig minden állam meghatározó nemzeti érdekén vagy a különböző érdekek közötti kompromisszumon – sokszor a nyers erőn – fog alapulni.

A mindenki számára elfogadható megállapodás meghozatala tehát különösen nehéz feladat, hiszen minden szinten vannak a szerződő felek között eltérő érdekek. Figyelembe kell venni a gazdaság többi szereplőit is: a tengeri alvállalkozó közreműködők, beleértve a terminálszolgáltatást végző raktározó-kezelő üzeme- ket, a kikötőket, más alágazati fuvarozókat, de az eladókat, a vevőket, megbízó- kat, valamint a spedítőrök, a szállítmánybiztosítók és a bankok érdekeit is.

A kifejtettekből levonható tehát a jogegységesítés szempontjából az a követ- keztetés, hogy a nemzetközi egység megteremtése valóban szükséges; a további kérdés azonban az, hogy a tényleges egység milyen módon érhető el. Valódi egység egységes bírói gyakorlat útján képzelhető csak el, ami – idealisztikusan – egy közös bíróság (vagy a választottbíróságok) felállításával valósulhatna meg. Ennek realitása azonban csekély.

[119] Például: Rotterdami Egyezmény 82. cikk b) pont.

[120] Costa Conrado, 2011.

[121] Így a *Hague Rules*-szal, *Hague-Visby Rules*-szal, *Hague-Visby Rules* kiegészítve az Brüsszeli Pro- tokollal és a Hamburgi Egyezménnyel.

A Rotterdami Egyezményben kodifikált jogintézmények – a konvenció hatályba lépésének bizonytalansága okán – ugyanakkor indirekt hatást fejthetnek ki egyes standardizált kereskedelmi okmányokra és más jogintézményekre, szokványokra. Egyes elemei visszatükröződhetnek a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara által kidolgozott INCOTERMS^[122] formulákban, a FIATA egységesített okmányjaiban,^[123] de közvetett hatást gyakorolhatnak a CMI (például) elektronikus hajóselismervényre vonatkozó szabályzatára,^[124] valamint az okmányos meghitelezés joggyakorlatát egységesítő szabályok és szokványok (UCP Irányelv)^[125] tartalmi elemeire és azok gyakorlati alkalmazására is.

Kérdés azonban, hogy a polgári jogi, nemzetközi magánjogi, versenyjogi, biztosítási jogi kérdéseket is felvető, sőt kereskedelemi-technikai szempontból is rendkívül sokszínű struktúrába mikor és miként fog beépülni a Rotterdami Egyezmény. A jogharmonizáció megteremtése okán ugyanis azt sem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy az Egyezmény nemzeti jogrendszerekbe beemelt – és a nemzeti törvényhozás által módosított – változatát globális viszonylatban nem lehet alkalmazni. Konkrét fuvarügyletre tehát az Egyezmény eredeti, módosítás nélküli változata az irányadó. Egy optimista gondolat azonban ebben a kérdésben is igaz lehet: a dolgok, amik történnek, és ami – az egyezmény hatályba lépésével – esetleg történni fog, az mind része a megoldásnak.

Már csak azért is, mert az Európai Unió tengeri kereskedelmi nagyhatalomnak számító valamennyi tagállama: Franciaország, Hollandia, Dánia, Svédország (valamint Norvégia és az Amerikai Egyesült Államok is)^[126] már elfogadta a részben vagy egészben tengeren történő áru fuvarozási szerződések szabályait egységesítő konvenciót annak tükrében, hogy a kombinált árutovábbítás a nemzeti kereskedelempolitika teljesülésbe menésének egyik legjelentősebb eszköze,^[127] sőt jellegeből adódóan elengedhetetlen eleme az egyes gazdasági-kereskedelmi iparágak versenyképességének is. Ezért az alágazat hatékony működése valamennyi – akár közvetlenül, akár tranzitállamként – érintett állam elsődleges érdeke. Az eddig azonban, az akár politikai megfontolásokból, akár a változásoktól való félelem okán, sikertelen konvenció sorsa még nem dőlt el, ezért a lehetőség akár a globális kereskedelem javára is fordítható.

Mindenesetre a Rotterdam Rules – teljes fegyverzetben – a tengeri kereskedelem és árutovábbítás eddig bevehetetlen kapuja előtt áll.

[122] Az INCOTERMS (*International Commercial Terms* – Nemzetközi Kereskedelmi Feltételek) a külkereskedelem legismertebb szokvány. Az alábbi leírás az Incoterms 2000 szabályait foglalja össze.

[123] FIATA FCT, FIATA FCR, FWR, FBL, FWB, FIATA SDT, FIATA SIC, FFI.

[124] „*Rules for electronic bills of lading.*” (Fekete, 2013, 9–43.)

[125] Uniform Customs and Practice for Documentary Credit.

[126] Lásd http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html (2016. 06. 13.).

[127] Különös tekintettel az *overseas* viszonylatú áru fuvarozási lánc valamely szektorában foglalkoztatottak számára és az önálló fuvarozási szolgáltatásokra (pl. terminálszolgáltatás) is.

IRODALOM

- Benacchio, Giannantonia (2003): *Az Európai Közösség Magánjoga*. Osiris Kiadó, Budapest.
- Berlingieri, Francesco (2011): *The history of the Rotterdam Rules, The United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Party by Sea, An appraisal of the Rotterdam Rules*. Springer, Heidelberg – Dordrecht – London.
- Berlingieri, Francesco (2010): General Introduction. In: *The Rotterdam Rules 2008. Commentary to the UN Convention on Contracts for the In'l Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. Edited by Alexander von Ziegler, Stefano Zunarelli, J Schelin. Wolters Kluwer, Law&Business.
- Black, Ian G. – Chua, Henri (2002): The Economic Impact of Carrier Liability of Intermodal Freight Transport, In: *European Transport Conference 2002, Freight and Logistics*. <http://abstracts.aetransport.org/paper/index/id/1383/confid/8>.
- Costa Conrado, Iara (2011): *Multimodal Aspect of the Rotterdam Rules: a critical analysis of the liability of the MTO*. (Master's thesis, Lund. University)
- Faria, Jose Angelo Estrella (2009): *Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules*, 288–289.
- Fekete Zsolt (2013): A hajóraklevél változó szerepe a tengeri áru fuvarozásban. *Debreceni Jogi Műhely*, X. évfolyam 2. szám, 9–43.
- Girvin, Stephen (2010): Evidentiary aspects of transport documents and electronic transport records under the Rotterdam Rules. *European Journal of Commercial Contract Law*, 1/2. szám, 109–117.
- Güner-Özbek, Meltem Deniz (szerk.) (2011): *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. Springer.
- Kovács Viktória (2014): A terminálokról szóló ENSZ Konvenció megalkotásának első szakasza. *Doktori Műhelytanulmányok*, 105–116.
- Kovács Viktória (2016): Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatta, a Hamburgi Egyezmény. *Jog, Állam, Politika*, 1. szám, 89–120.
- Kreskay Ferenc (1996): *A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján* (kandidátusi értekezés).
- Majtényi László (1986): *Tengeri fuvarjog*. Tankönyvkiadó, Budapest.
- Rhidian, Thomas (szerk.) (2009): *A new convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*. Lawtext Publishing Limited.
- Sturley, Michael F. – Fujita, Tomotaka – Ziel, Gertjan van der (2010a): Introduction and historical background to the Rotterdam Rules. In: *The Rotterdam Rules*. Sweet & Maxwell, 1.001-1.067 para.
- Sturley, Michael F. – Fujita, Tomotaka – Ziel, Gertjan van der (2010b): Multimodal aspect. In: *The Rotterdam Rules*. Sweet & Maxwell, 4.001-4.044. para.
- Szalay Gyula (2004): Nemzetközi szállítmányozás, UNIVERSITÁS-GYŐR Kht.
- Szalay Gyula (2008): *A fuvarjog alapjai*. Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr.
- Szalay Gyula (2015): Befejezetlen monda, avagy az új Ptk. és a fuvarozói felelősség. In: Keserű Barna Arnold – Kőhidi Ákos (szerk): *Tanulmányok a 65 éves Lenkovich Barnabás tiszteletére*. Eötvös József Kiadó, Budapest, 436-462.
- Verebics János (2001): *Elektronikus gazdasági kapcsolatok joga*. HVG-ORAC Budapest.

Egyéb felhasznált források:

- Hague-Visby Rules
- Convention on International Multimodal Transport („Multimodal UN Convention”)
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea („Hamburg Rules”)
- United Nations Convention on the liability of operators of transport terminals in international trade („OTT Convention”)
- Explanatory note by the UNCITRAL Secretariat on the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade.
- United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea („Rotterdam Rules”)
- Model Law on Electronic Commerce
- Stuart Beare: The Rotterdam Rules – Some Controversies, ld.: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Rotterdam%20Rules%20Some%20controversies%20paper%20-%20S.Beare.doc>.