

A TENGERI ÁRUFUVAROZÁS SAJÁTOS KÉRDÉSEI

CERTAIN ISSUES OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA

MÁTYÁS IMRE*

Jelen tanulmány a tengeri áru fuvarozási szerződés, mint a legősibb és máig leginkább alkalmazott fuvarozási mód kialakulását, hátterének és szabályozásának bemutatását célozza. Az évezredek során formálódó szabályok, a *lex mercatoria* hatásával együtt, figyelemmel az írott jogforrásokra is, olyan kompakt rendszert alkotnak, amely mind a mai napig zökkenőmentes szabályozást kínál az igen masszív jogviszonyok összességének. Milyen szabályanyag rendezi jelenleg ezt a szerződéstípust és melyek a sajátosságai? Ezeket a kérdéseket vizsgáljuk a tanulmányban.

Kulcsszavak: *Lex mercatoria, Hága–Visby Szabályok, Hamburgi Egyezmény, fuvarozó, felelősség*

This study aims to present the development, background and regulation of the sea freight contract as the oldest and still most used mode of transport. The rules formed over thousands of years, together with the influence of the *lex mercatoria*, also taking into account the written sources of law, form a compact system that still offers a smooth regulation of the set of very massive legal relationships. What regulations currently govern this type of contract and what are its characteristics? We examine these questions in the study. These questions are investigated in the present paper.

Keywords: *Lex mercatoria, Hague-Visby rules, Hamburg Rules, carrier, liability*

Bevezetés

A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga, vagy ha jobban tetszik, nemzetközi üzleti jog jogviszonyai két alapvető jellegzetességet hordoznak magukban. Az egyik a lényeges külföldi elem megléte, amely kollíziót okoz, azaz felveti két vagy több jogrendszer alkalmazásának lehetőségét, a másik pedig a gazdasági-üzleti jelleg, tehát a profit elérésének célja. Az első esetben, a jogrendszerek összeütközését vagy a felek jogválasztása (*lex pro voluntate*) vagy pedig a fórum közvetett jogrendezése oldhatja fel, míg a gazdasági-üzleti jelleg nem határon átnyúló sajátosság, a belföldi

* DR. MÁTYÁS IMRE
PhD egyetemi docens
Miskolci Egyetem ÁJK
Európai és Nemzetközi Jogi Intézet
Európai és Nemzetközi Magánjogi IntézetTanszék
3515 Miskolc-Egyetemváros
imre.matyas@uni-miskolc.hu

polgári jogi/kereskedelmi jogviszonyokat is a rendszeresség, üzletszerűség és a haszonszerzési cél jellemzi.

Ha tehát ez a két feltétel fennáll, akkor a jogviszony vitán felül a nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogának hatálya alá tartozik.

Ezen viszonylagosan önálló, komplex jogterület¹ különös részét alapvetően a szerződések joga teszi ki, amelyből két nagy csoport képezhető. Az egyik a főszerződések kategóriája, amelyek a gazdasági céljukat magukban hordozó szerződéseket tartalmazzák, a másik pedig a mellék- vagy járulékos szerződések, amelyek a főszerződések gazdasági céljának megvalósulását hivatottak elősegíteni.²

Az első csoportba az adásvételi szerződés, a nagyberendezések szállítása és szerelése, a technológia és ismeretátadásra vonatkozó szerződések, valamint a lízingszerződés sorolható, míg a mellékszerződések körében találhatjuk az áruk továbbítására vonatkozó, a nemzetközi fizetések lebonyolítását megvalósító, valamint a piacszerző ügyleteket.

Jelen írásban az áruk továbbítását taglaló szerződések közül³ a tengeri áru fuvarozási szerződést vesszük górcső alá.

1. A kezdetek

A vízi közlekedés több évezredes múltra tekint vissza, hiszen amíg a szárazföldön csak nehézkesen lehetett haladni, a víz meghódítása korlátlan távlatokat nyitott az emberiség számára. A lehetőség felfedezése valószínűleg vízbe esett és el nem süllyedt farönkökkel lehet kapcsolatban, amire az ősember – leküzdve az ismeretlenhez kötődő félelmét – felkapaszkodott és megkezdődött az utazás. Az emberi kreativitás összekapcsolta a rönköket, amiből tutaj született, majd oldalfalat is emelt, és így módon egyre hatékonyabb vízi járművek készültek.

Az ókori birodalmak már komoly flottával rendelkeztek, amelyek elsősorban haditechnikai szempontból bírtak jelentőséggel, de a kereskedelmi vonzatai is mind a mai napig meghatározók.

A hajó feltalálását, nem lehet egyetlen kultúrához kötni. Az, hogy a hajózás idővel globális léptékűvé válhatott, az európai fejlődés eredménye, de gyökerei az ókori Egyiptomig vezethetők vissza.

A tengeri hajózás története az emberi civilizáció kezdeteitől ismert, és kulcsszerpet játszott az emberek közötti kapcsolatok, kereskedelem és felfedezések fejlődésében. Az ókori hajózás, különösen a Földközi-tenger és a környező tengerek vizeit érintette, és fokozatosan formálta a tengeri közlekedést, amely ma is alapvető része a globális gazdaságnak.

¹ Mádl Ferenc definíciója, ld. MÁDL Ferenc: *Összehasonlító nemzetközi magánjog – A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Gazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1978, 248.

² VÖRÖS Imre: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. I–II–III. Krim Bt., Budapest, 2004, 76–77.

³ Ezek a szerződések a nemzetközi vasúti, közúti, légi, vízi (ebben tengeri és folyami egyaránt) valamint multimodális, illetve konténeres áru fuvarozási ügyletek.

A tengeri hajózás első nyomait a régi civilizációkban találjuk, mint például az egyiptomiak, föníciaiak és görögök. Az ókori egyiptomiak a Nílus folyón úsztak, de a tengeri hajózás iránti érdeklődésük a Földközi-tengerre is kiterjedt. A föníciaiak, akik híres kereskedő népként váltak ismertté, fejlett hajózási ismeretekkel rendelkeztek, és képesek voltak hosszú utazásokat tenni a tengeren, kereskedelmi kapcsolatokat létesítve más népekkel.

„*Hajózni szükséges, élni nem muszáj*”⁴ – mondta Pompeius hajósainak az ókorban, amikor viharban kellett gabonát szállítaniuk Szicíliából Rómába, ezzel hangsúlyt adva a tengeri kereskedelem és szállítások fontosságának.

A hajózás fejlődése szorosan összefonódott a hajók technikai innovációival. Az első hajók fából készültek, egyszerű vitorlákkal és evezőkkel. A vitorlás hajók forradalmasították a tengeri közlekedést, lehetővé téve a gyorsabb és hatékonyabb utazást. Az iránytű⁵ és a csillagászati navigáció felfedezése tovább javította a hajózás hatékonyságát, és a tengerészek képességeit is bővítette.

A 15. és 16. században a tengeri hajózás új aranykorába lépett, Kolumbusz 1492-ben nyugat felé kereste az Indiába vezető utat, 1497-ben Vasco da Gama megkerülve Afrikát indult keletre, míg Magellán Dél-Amerikát délről megkerülve megkereste a Csendes-óceán felé vezető átjárót. Ezek az expedíciók nemcsak új kereskedelmi útvonalakat teremtettek, hanem hozzájárultak a globális kereskedelem és a kultúrák közötti kapcsolatok kialakulásához.

A tengeri hajózás a 19. századra jelentős átalakuláson ment keresztül, a gőzhajók ugyanis jóval gyorsabbak és megbízhatóbbak voltak a vitorlás hajóknál. Az ipari forradalom a tengeri kereskedelmet is átalakította, mivel lehetővé tette a nagyobb teherhajók építését és a fuvarozás hatékonyságának növelését.

A tengeri hajózás fejlődése a történelem folyamán kulcsfontosságú szerepet játszott az emberi civilizáció alakulásában. Az ókori hajózási ismeretek a modern tengeri közlekedés alapjait fektették le, amely ma is elengedhetetlen a globális gazdaságban. A hajózás nemcsak a kereskedelmi kapcsolatok erősítését szolgálta, hanem hozzájárult a különböző kultúrák közötti interakciókhoz is, amelyek gazdagították a világ kulturális örökségét. Néhány adat az ugrásszerű fejlődés érzékeltetésére.

Az első menetrendszerű járatot *Samuel Cunard* indította Liverpool–New York között a 'Britannia' gőzessel, 1840-ben.

1869-ben megnyitották a Szuezi-csatornát, ennek következtében az 1840-ben alakult P&O volt az első, aki India és a Távol-Kelet irányába indított járatokat.

1897-től fokozatosan a gőzturbina váltotta fel a hagyományos gőzgépeket, ami a még nagyobb hajók építését tette lehetővé. A géphajózás történetében új fejezet nyílt: a dízelmotoros hajók megjelenése, a hajók sebessége tovább nőtt.

A tengeri áru fuvarozás mindmáig a legnépszerűbb és leghatékonyabb fuvarmód a nemzetközi kereskedelemben, hiszen igen nagy árutömeget képes viszonylag alacsony költségen nagy távolságra mozgatni. Természetesen negatív tulajdonságok is

⁴ *Navigare necesse est, vivere non est necesse!* idézi Eleano LEACH *Pompeius Magnus: A Study of the Life and Times of the Great General*. Cambridge University Press, 1968, 34.

⁵ Ehhez részletesebben: David K. HURST: *The Compass: A History*. The History Press, 2003.

árnyalják a képet, ami ebben az esetben a nagyobb időigény, illetve a fokozott környezetszennyezés, azonban a nagy mennyiséget és nagy hatótávolságot illető ár-érték arány tekintetében a tengeri fuvarozás magabiztosan őrzi vezető helyét a fuvar módok között.

2. A tengeri áru fuvarozás fajtái

A tengeri áru fuvarozásban két fő szerződéses forma létezik: a vonalhajózás (*liner shipping* vagy *liner service*) és a hajóbérleti szerződés (*charterparty*). Mindkettő különböző üzleti modelleket képvisel, és a választás az áru tulajdonságaitól, mennyiségétől, a fuvarozás gyakoriságától és a költséghatékonysági szempontoktól függ.

A vonalhajózás rendszeres, menetrend szerinti hajózást jelent előre rögzített útvonalakon, meghatározott kikötők között. Ebben a rendszerben a hajók meghatározott időközönként közlekednek, függetlenül attól, hogy a hajó teljesen meg van-e rakva vagy sem, tehát a hajóstársaság előre meghirdetett útvonalon, menetrend szerint indítja járatait és vállalja az útvonalon fekvő kikötők között az áruk el fuvarozását.⁶ A vonal (*tramp*) hajózás során a hajóstársaság hajóraklevelet állít ki a fuvarozásra átvett áruk tekintetében, ezért ezt a fuvarozási módot hajóraklevéllel fedezett fuvarozási szerződésnek is nevezzük.⁷ A vonalhajózás előnyei közé tartozik a kiszámíthatóság, a rendszeres és pontos kihajózást biztosító menetrend, és a strukturált áru fuvarozási szolgáltatások, amelyek növelik a nemzetközi kereskedelem volumenét és hatékonyságát.

A vonalhajózás főbb jellemzői az alábbiak:

- Rendszeres menetrend: A vonalhajózási szolgáltatók előre meghatározott időben és útvonalon közlekednek, ami biztosítja a stabilitást a fuvaroztatók számára. Ez különösen fontos a *just-in-time* rendszert alkalmazó iparágak számára, amelyek minimalizálni kívánják a készleteiket.
- Típusai: A leggyakoribb fuvarfajta a konténeres fuvarozás, de különleges (például hűtött vagy veszélyes) áruk is fuvarozhatók.
- Költség: A fuvardíjak jellemzően szabványosítottak, és az árakat a konténer vagy az áruk mennyisége és fajtája alapján határozzák meg.
- Előnyök: Stabil, előre meghatározott útvonalak és menetrendek, ami megkönnyíti a fuvaroztatók számára az áruszállítás tervezését.⁸

A vonalhajózási szerződés és a hajóraklevél jogi kereteit az 1924-es Brüsszeli Egyezmény,⁹ az UNCITRAL keretében elfogadott 1978-as Hamburgi Egyezmény,¹⁰ valamint ugyancsak az UNCITRAL gondozásában létrejött, de még hatályba nem

⁶ BÁNRÉVY Gábor: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Szent István Társulat, Budapest, 2003, 161.

⁷ VÖRÖS Imre: i. m. II. 222.

⁸ Martin STOPFORD: *Maritime Economics*. Routledge, 2009, 112–114.

⁹ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague Rules), 1924.

¹⁰ *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea* (Hamburg Rules), 1978.

lépett 2009-es Rotterdami Egyezmény¹¹ biztosítja. Ezen jogforrások bemutatására a következő fejezetben került sor.

A másik alapvető fuvarozási forma a hajóbérleti szerződés (*Charterparty, C/P*) A hajóbérleti szerződés, bár a neve bérleti szerződésre utal, kétséget kizáróan fuvarozási szerződés.¹² Olyan megállapodás, amelyben a hajótulajdonos egy adott időszakra vagy egy adott útvonalra bérbe adja a hajóját egy másik félnek (bérelőnek). A *charterparty* többféle formában létezik, attól függően, hogy az egész hajót, vagy csak egy részét bérlik. Ennek alapján a szerződés típusai az alábbiak:

- Útvonalbérlet (*Voyage Charter*): A bérelő egy meghatározott útvonalra és egyetlen szállítmányra bérli a hajót, a hajótulajdonos pedig vállalja az áru két vagy több kikötő közötti el fuvarozását. Az út befejezésével a szerződés is véget ér.
- Időbérlet (*Time Charter*): A bérelő egy meghatározott időszakra bérlet egy hajót, és saját áruját fuvarozhatja vele az adott idő alatt. A hajó működtetéséért és fenntartásáért általában a hajótulajdonos felel. A hajó személyzetét a tulajdonos biztosítja, de a bérelő utasításait kötelesek követni.
- Csupasz hajótest bérlete (*Bareboat Charter*): Ebben a típusban a bérelő a hajót személyzet nélkül bérli, és teljes felelősséget vállal a hajó működtetéséért, beleértve a személyzetet, karbantartást és az üzemanyagot is.¹³

A hajóbérleti szerződések nagyobb rugalmasságot biztosítanak a bérlők számára, mivel a hajót saját igényeik szerint használhatják, akár az útvonalak és az áruk típusainak kiválasztásában is, különösen nagyobb mennyiségű vagy különleges áruk esetén. Általában az egész hajót bérlik, ezért nagyobb mennyiségű áru szállítása során ez a szerződéstípus különösen gazdaságos. Kiemelendő, hogy a hajóbérleti szerződés tekintetében nem beszélhetünk különösebb nemzetközi jogegységesítésről, így a szerződés feltételeit a feleknek maguknak kell kialakítaniuk. Ez a gyakorlatban blankettaszerződések formájában működik, amelyet a felek töltenek meg tartalommal. Az egyik legfontosabb ilyen formula a Balti és Nemzetközi Hajózási Tanács (BIMCO)¹⁴ által kidolgozott Általános hajóbérleti szabályok (GENCON),¹⁵ amely az egyik legismertebb és legszélesebb körben használt standard hajóbérleti szerződés a tengeri fuvarozásban, Ezt a formát a hajótulajdonosok és bérlők használják áruk tengeri szállítására vonatkozó feltételek rögzítésére. A blankettaszerződés előre megfogalmazott klauzulákból áll, amelyek szabályozzák a felek kötelezettségeit, a

¹¹ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), 2009.

¹² BÁNRÉVY. i. m. 162.

¹³ MOLNÁR István János – OSZTOVITS András Mihály – PALÁSTI Gábor Péter: *Nemzetközi Magánjog és Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Joga*. Kiegészítő jegyzet (szerk.: Palásti Gábor). Patrocínium, Budapest, 2013, 161.

¹⁴ The Baltic and International Maritime Council, a világ egyik legnagyobb tengeri fuvarozási szervezete, amelyet 1905-ben alapítottak. Tagjai közé tartoznak hajótulajdonosok, hajózási társaságok, brókerek, biztosítótársaságok és egyéb tengeri szakmai szereplők. A szervezet célja a globális tengeri ipar előmozdítása és szabályozása, valamint a hajózási szerződések, standardok és egyéb szakmai dokumentumok kidolgozása.

¹⁵ General Charter Party.

szállítandó áru mennyiségét, a fuvarozási időt, a rakodás és kirakodás helyét, a díjak fizetésének módját, és a jogi feltételeket. A blanketta számos alapvető klauzulát tartalmaz, mint például a rakodási/kirakodási idő, késedelem esetén fizetendő díjak (*demurrage*), az áruk kezelésének felelőssége, valamint biztosítási és kárviselési szabályok. Bár a GENCON standardizált, a szerződés rugalmasan alakítható a felek igényeinek megfelelően, és gyakran kiegészítik egyéb speciális klauzulákkal. Az első verzió 1922-ben jelent meg, és azóta többször frissítették. A legújabb verziója a GENCON 2022, amely modernizálta a régi szerződéseket és kiválóan megfelel a mai hajózási iparág igényeinek.¹⁶ Széles körű elfogadottsága miatt népszerű a nemzetközi tengeri fuvarozási szerződések megkötése körében, mivel világos és átlátható keretet biztosít, ami jelentősen csökkenti a jogviták kialakulásának esélyét.

A GENCON CONGENBILL 2022¹⁷ néven saját hajóraklevél-formulát is kidolgozott, nagyobb hangsúlyt fektet az elektronikus fuvarlevelek (*e-Bills*) használatára, ami gyorsabbá és hatékonyabbá teszi a folyamatot a modern digitális környezetben.

Ha mérleget kívánunk vonni a két fuvarozási forma között, megállapíthatjuk, hogy a vonalhajózás kisebb mennyiségű áru, rendszeres menetrenddel és előre meghatározott útvonalon történő fuvarozása esetén ideális, míg a hajóbérleti szerződés nagyobb mennyiségű áru, speciális igényekkel megvalósítandó fuvarozása tekintetében megfelelőbb, például ömlesztett áruk fuvarozása, vagy olyan esetekben, amikor az egész hajó használata szükségesnek mutatkozik.

A fenti két alaptípuson túlmenően megkülönböztethetünk további fuvarozási formákat is, amelyek az áruk szállításának módjától és az alkalmazott hajók típusától függenek. Megkerülhetetlen szólni a konténeres fuvarozásról, ami a legelterjedtebb fuvarmód a globális tengeri kereskedelemben. Az árut szabványos méretű konténerekben szállítják, amelyek könnyen átrakodhatók különböző szállítóeszközök (hajó, vonat, teherautó) között. A konténerek mérete általában 20 vagy 40 láb hosszú.¹⁸ Kiemelkedő jelentőségű a tömegfuvarozás (*Bulk Shipping*), ami olyan ömlesztett áruk továbbítására szolgál, mint például gabona, szén, ércek, cement vagy nyersolaj. A hajók általában nagy tartályokkal rendelkeznek, és két fajta oszlanak. Az egyik az úgynevezett szárazbulk-hajók: szárazanyagok, például szén, gabona vagy ércek, míg a másik a folyékonybulk-hajók (tankerhajók), ami folyadékok, például kőolaj, vegyi anyagok vagy gáz fuvarozására szolgál. További módozat a hűtött fuvarozás (*Reefer Shipping*), amelynek keretében kifejezetten hőmérséklet-érzékeny termékek, mint például élelmiszerek, gyógyszerek vagy más hűtést igénylő áruk fuvarozását hűtőkonténerekben végzik. A Ro-Ro fuvarozás (*Roll-on/Roll-off*) keretében olyan árukat továbbítanak, amelyeket saját kerekeiken lehet a hajóra fel- és lehajtani.

¹⁶ <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-2022>

¹⁷ A CONGENBILL 2022 frissítései kifejezetten a modern, digitális követelményekhez és a globális kereskedelemben alkalmazott gyakorlatokhoz igazodnak, ezzel könnyebbé téve a hajóraklevél alkalmazását a nemzetközi tengeri áru fuvarozási szerződések körében.

¹⁸ Ehhez részletesebben: Cesar DUCRUET, Theo NOTTEBOOM: Developing Liner Service Networks in Container Shipping. In: Dong Wook Song, Photis Panayides (eds.): *Maritime Logistics: A complete guide to effective shipping and port management*. 2012, 77–100.

Jellemzően járművek, például autók, teherautók, traktorok és más nehézgépek fuvarozására használják. A törékeny és projektalapú fuvarozás (*Breakbulk Shipping*) azokat az árukat például gépeket, darukat vagy más nehéz tárgyakat érinti, amelyek nem férnek bele szabványos konténerekbe, vagy túl nagyok és speciális elbánást igényelnek. Ezeket az árukat darabokban, ládákban vagy pántolt kötegekben fuvarozzák. Az utóbbi évtizedekben igen elterjedt a multimodális fuvarozás. Ez a fuvar mód a tengeri áru fuvarozást más formákkal (pl.: közúti, vasúti vagy légi) kombinálja annak érdekében, hogy az árukat hatékonyan és rugalmasan eljuttassa a rendeltetési helyükre.¹⁹

3. Jogi háttér

A tengeri áru fuvarozás elterjedése annak köszönhető, hogy korábban elképzelhetetlen távolságra és mennyiségben lehetett árukat eljuttatni. A már hivatkozott technikai fejlődés révén mindez egyre nagyobb biztonságban és viszonylag olcsón valósulhatott meg, elősegítve a külföldi piacok elérését és ezáltal a határon átnyúló szerződések volumenének növelését. A jogi szabályozás azonban, eltérően az egyéb fuvarügyletektől, évezredes múltra tekint vissza.

A tengeri áru fuvarozás szabályozása szorosan együtt jár a *lex mercatoria* intézményével, hiszen mindkettő kialakulása mélyen az antik időkben gyökerezik. Megállapíthatjuk, hogy a tengeri áru fuvarozás volt az, ami indikátorként hatott a *lex mercatoria* kialakulására, hiszen létrejött a kereskedelem és az azzal összefüggő fuvarozási feladatok alapvető formájához, a tengeri kereskedelemhez kapcsolódik, amely elsősorban a *Mare Nostrum* medencéjében, Görögország, Egyiptom, Fönícia és különösen a Római Birodalom területén jelentkezett, jóllehet az évszázadok során jelentősen meghaladta a kezdeti kereteket. A nemzetközi áru fuvarozás szabályozása és különösen a tengeri fuvarozás ma is a *lex mercatoria* elválaszthatatlan része. A római dominancia megjelenésével a klasszikus római jog is érdeklődést mutatott a határon átnyúló jogviszonyok iránt. *Volusius Macianus* meg is állapítja ebben a körben, hogy bár a szárazföldön a császár, uralkodik, a tengert csak a törvények uralják mindaddig, amíg az nem ütközik a császár érdekével.²⁰

3.1. A *Lex Rhodia*

Nos a rómaiak, önálló szabályozás híján, nem voltak restek a rodoszi megoldáshoz folyamodni, hiszen a rodosziak már jóval korábban kidolgozták a tengeri áru fuvarozást érintő jogforrásukat. Ez volt a *Lex Rhodia de iactu mercium*²¹ (a továbbiakban *Lex*

¹⁹ A fenti fuvar módokról részletesebben ld. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (*International Maritime Organization IMO*) honlapján imo.org.

²⁰ Christoph KRAMPE: *Römisches Recht auf hoher See – Die Kunst des Guten und Gerechten*. In: Iole Fragnoli – Stefan Rebenich: *Das Vermächtnis der Römer – Römisches Recht und Europa*. Haupt Verlag, Bern, 2012, 112.

²¹ Lényegre törő fordításban: közös hajókár. A jogintézmény lényege abban áll, hogy veszély esetén a fuvaroztatók áruit a tengerbe lehet dobálni, hogy a hajó megmeneküljön a hajótöréstől, majd ezt követően a hajótulajdonossal közösen elszámolnak.

Rhodia), amely vitathatatlanul a tengeri árufuvarozás legfontosabb normája volt.²² Hamza több helyen is utal a Lex Rhodia és a lex mercatoria közötti összefüggésre.²³ Krampe a több száz éven keresztül érvényesülő Lex Rhodia kialakulását a Kr. e. 9. századra teszi. Hamza ugyanakkor kiemeli, hogy a Lex Rhodia jogintézménye több okból is vitatott.²⁴ Egyrészt lényegét tekintve bizonyos források rodoszi törvényként fogják fel, míg mások római lexként tekintenek rá. Az intézményt – tartalmilag – már a köztársaság utolsó századában ismerték, de a lex Rhodia, amely a hellenisztikus területeken alakult ki, Rómában szokásjogi alapon nyert alkalmazást. Kétséget kizáróan megállapítható, hogy a lex Rhodia Rómában már a Kr. e. 1. században ismert volt.²⁵

Másodsorban, „figyelemmel kell lenni Tertullianus »Adversus Marcionem« című munkájában (3. 6.) szereplő utalásra, amelyben a lex Rhodia tengeri joggal kapcsolatos intézmények feljegyzése értelmében szerepel. Ez kétségtelen módon azt a feltételezést támasztja alá, mely szerint a lex Rhodia nem technikus értelemben vett törvénnyel egyenlő – függetlenül attól, hogy a rhodosi vagy a római eredetet hangsúlyozzuk –, hanem sokkal inkább – a Mediterráneum térségében egymással kapcsolatban álló kereskedelmi partnerek egyezményes jogát (lex contractus) jelenti.”²⁶

A lex Rhodia, magyarul közös hajókár (*general average*) intézménye a veszély idején fennálló szolidaritást képviseli, miszerint a hajót fenyegető havária esetén az árukat a tengerbe dobják annak érdekében, hogy a megakadályozzák a még nagyobb kárt, a hajó elsüllyedését. A lex Rhodia tágabb értelemben kiterjedt a hajók és rakományok biztonságának védelmére, a kárfelelősséget és a kártérítési igényekre a tengeri balesetek esetén, valamint a tengeri kereskedelem általános szabályaira, beleértve a tengeri bérleti szerződéseket és a hajókkal kapcsolatos kötelezettségeket.

3.2. A Harter Act

Bár a széleenergiát hasznosító vitorlás hajókkal is komolyabb árutömeget lehetett megmozgatni, a tengeri árufuvarozásban az igazi áttörést, csakúgy, mint a vasút esetében, az ipari forradalom és a gőzgép feltalálása jelentette. A gőzhajók munkába állásával minden képzeletet felülmúlóan javult a fuvarozás gyorsasága, pontossága és hatékonysága,²⁷ hiszen gyorsabb és az időjárás viszontagságainak kevésbé kitett

²² HAMZA Gábor: Kereskedelmi jog és a görög-római antikvitás. *Állam- és Jogtudomány* 26, 1983, 3.

²³ HAMZA i. m. 3., 7., 15., 17. oldalak. Külön kiemeli, hogy akár nemzeti, akár nemzetközi lex mercatoriáról beszélünk, mindkettőnek az alapja a tengeri kereskedelem, így tehát aggálymentesen megállapítható, hogy a lex Rhodia közvetlenül képezi a lex mercatoria fundamentumát.

²⁴ HAMZA: i. m. 3.

²⁵ Erre mutat az, hogy Alfenus Varus (D.14.2.7. – Paulus), Servius (D.14.2.2. pr. Paulus és D.14.2.3. – Paulus), Ofilius (D.14.2.3. – Paulus) és Labeo (D.14.2.3. – Paulus) ismerik ezt a törvényt, ld. HAMZA: i. m. 3.

²⁶ HAMZA: i. m. 3.

²⁷ Az első gőzhajó az „Clermont”, amelyet 1807-ben bocsátottak vízre az Egyesült Államokban. Ezt a forradalmi hajót Robert Fulton tervezte és építette. A Clermont volt az első

módon bonyolódhatott az áru fuvarozás. A gőzhajók elterjedése előtt azonban volt még egy fontos momentum, mégpedig a vonalhajózás elterjedése. Ez a lépés kiemelten fontos a tengeri áru fuvarozás történetében, mert az addigi kiszámíthatatlan közlekedés helyett, biztonságot és előreláthatóságot hozott. Addig ugyanis, ha nem volt elég rakomány, a hajók akár 1-2 hétig is vesztegelhettek a kikötőben, amíg megtelt a raktér. Európában már korábban létrejöttek hajózási vonalak, Hamburgból kiindulva Amszterdam, és Rouen irányába, továbbá Londonból Hamburgba, de az első transzatlanti menetrendszerinti járatra 1817 októberéig kellett várni, amikor a *Black Ball Line* nevű hajóstársaság úgy döntött, hogy rendszeres járatot indít, amely minden hónap 5-én indul New Yorkból és 17-én Liverpoolból. A kockázatos tervre épülő új üzleti modell sikeresnek bizonyult, mert a fuvaroztatók a kiszámíthatóság és hatékonyság érdekében hajlandóak voltak az addig szokásosnál magasabb fuvardíjat is fizetni.²⁸

A *Black Ball Line* innovációjának köszönhetően New York vált a vezető kikötővé a keleti parton, megelőzve Bostont és Philadelphiát. A sikert látva hamarosan versenytárs vonalak jöttek létre New Yorkban és a keleti part többi jelentős kikötőjében. A fellendülés természetesen egész iparágakat hozott létre, ugyanis a nagyobb árumennyiséghez nagyobb létszámú kiszolgáló személyzet, raktárak, dokkoltak voltak szükségesek, így fokozatosan kialakultak a tömegáruk mozgatását technikailag is ellátni képes kikötők, terminálok. A kereskedőházak, hajóstársaságok mellett a komolyabb mértékű fuvarozás fellendítette a biztosítások piacát is. A nagyobb forgalom nagyobb szerződésszámot, az pedig megnövekedett mértékű jogvitákat eredményezett, így magától értetődően megjelent a jogviszonyok átfogó szabályozásának az igénye.

Ennek okán, no meg a fuvarozó hajóstársaságok kvázi monopolhelyzetéből eredő erőegyensúly eltolódásának helyrebillentése érdekében az USA-ban elfogadták a *Harter Act* elnevezésű jogszabályt.

Az 1893-ban elfogadott törvény a tengeri áru fuvarozásban szabályozta a hajótulajdonosok és fuvaroztatók közötti jogi felelősség kérdését. Az amerikai kongresszus azért alkotta meg ezt a jogforrást, hogy egyensúlyt teremtsen a hajótulajdonosok és a fuvaroztatók jogai és kötelezettségei között, különösen az áruk fuvarozása során felmerülő kár vagy veszteség esetén. A *Harter Act* jelentősége felbecsülhetetlen, hiszen alapvető hatással volt a nemzetközi tengeri jog fejlődésére. Ennek a törvénynek az alapelvei inspirálták a későbbi nemzetközi tengeri jogi szabályozásokat, például az 1924-es Brüsszeli Egyezményt, amelyek globálisan rendezték a tengeri áru fuvarozással

kereskedelmi célú, gőzhajtással működő hajó, amely rendszeres utas- és áruszállítást végzett. Az első útját 1807. augusztus 17.-én, a Hudson folyón tette meg New York és Albany között. James L. DEGNAN Jr.: *The Clermont and the Beginnings of Steam. Proceedings of the United States Naval Institute* 83, 1957, 865.

Az első olyan gőzhajó, amely átszelte az Atlanti-óceánt, a „SS Savannah” volt 1819-ben. Bár a gőzhajtás segített neki az átkelés során, nagy részében még vitorlákat használt. A kizárólag gőzzel hajtott óceánjáró hajók az 1830-as években kezdtek megjelenni.

²⁸ The Black Ball Line. <http://www.mastermariners.org.au/stories-from-the-past/2715-the-black-ball-line>, 2024. október 20.

kapcsolatos felelősséget. A törvény továbbá fontos lépés volt a hajótulajdonosok és a fuvaroztatók közötti jogviták csökkentésében, mivel meghatározta a felelősségi kereteket, amelyek mindkét felet védelemben részesítették. A *Harter Act* tehát kiemelkedő szerepet játszik az amerikai és nemzetközi tengeri fuvarozási jog szabályozásában, és fontos mérföldkő volt a tengeri jogban a 19. század végén.²⁹

3.3. A Brüsszeli Egyezmény

Az egyre növekvő áruforgalom és az ezzel együtt járó jogviták számának emelkedése jogi rendezés után kiáltott. Bár a nagy háború jelentősen hátráltatta a folyamatot 1923/24-re megszületett a tengeri áru fuvarozás alapvető jogforrása a Brüsszeli Egyezmény,³⁰ más néven Hágai Szabályok (*Hague Rules*), a tengeri áru fuvarozás nemzetközi szabályozását szolgáló nemzetközi egyezmény, amelyet az áruk tengeri fuvarozásával kapcsolatos jogi felelősség szabályozása érdekében fogadtak el. Az egyezmény célja az volt, hogy világos és egységes szabályokat alkossanak a hajótulajdonosok és a fuvaroztatók közötti jogi viszonyokban, különösen a tengeri áru fuvarozás során felmerülő károk és veszteségek kérdéseiben. A *Harter Act* megoldásait is jócskán alkalmazó, alapvetően az angolszász jogi szemléletet és bírói gyakorlatot képviselő nemzetközi egyezményt 1924. augusztus 25-én írták alá Brüsszelben, majd 1931. július 2-án lépett hatályba. Magyarország a ma is hatályos 1931. évi VI. törvény hirdette ki.

Az egyezmény magán viseli a fuvarozók érdekérvényesítésének nyomait, tekintve, hogy hagyományosan a monopolhelyzetben lévő hajóstársaságok határozták meg a fuvarszerződések feltételeit, és természetesen ez a felelősségük korlátozásában, sőt, helyenként kizárásában öltött testet.

Az egyezmény 4. cikkelye szól a felelősségi kérdésekről, ami igen széles kimentési lehetőséget biztosít a fuvarozónak az áru sérülése vagy elvesztése okán.³¹

²⁹ Vanessa C. DiDOMENICO: Carriage of Goods by Sea Act Fundamentals, Mainbrace, December 2021, <https://www.blankrome.com/publications/carriage-goods-sea-act-fundamentals>, 2024. október 20.

³⁰ Hague Rules the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of August 1924. A hajóselismervényekre vonatkozó egyes szabályok egységesítése végett az 1924. évi augusztus hó 25. napján Brüsszelben kelt nemzetközi Egyezmény.

³¹ 4. Cikk.

1. Sem a fuvarozó, sem a hajó nem felelős a hajózásra nem alkalmas állapotból származó vagy azzal okozott veszteségért és kárért, hacsak nem a fuvarozó rendes gondosságának hiányából ered a hajónak hajózásra alkalmas állapotba helyezése, vagy a hajó részére kellő felszerelés, személyzet vagy élelem biztosítása, vagy a hajófenék, hűtőhelyiségek, fagyasztók és a hajó minden egyéb részének, ahol áruk vannak, olyan tiszta és jó állapotba helyezése körül, hogy azok alkalmasak legyenek áruk befogadására, szállítására és megővésére a 3. cikk 1. §-ában foglalt rendelkezéseknek teljesen megfelelően. Mindazokban az esetekben, amikor a hajózásra nem alkalmas állapotból valamely veszteség vagy kár származott, a kellő gondosság kifejtése tekintetében a bizonyítás a fuvarozót vagy az ebben a cikkben említett mentességre hivatkozó minden más személyt terheli.

Fontos, hogy az egyezmény kísérletet tett a hajóraklevél (hajóselismervény) szabályainak az egységesítésére, ami szintén elkerülhetetlen volt a tengeri áru fuvarozás tekintetében.

Bár az egyezmény a maga korában forradalmi jelentőségű volt, és hozzájárulása a nemzetközi anyagi jogi jogegységesítéshez elvitathatatlan, fontos látni, hogy számos olyan nehézség terhelte, ami már a megalkotása pillanatában magában hordozta a revízió szükségességét.

A kellően el nem varrott szálak tekintetében meg kell említeni a fuvarozó felelősségének tartamát meghatározó szabályokat, amelyek csak a berakodás és a kirakodás között fennálló fuvarozói felelősségre vonatkoznak, és közvetlenül veti fel a berakodást megelőző és a kirakodás és a kiszolgáltatás közötti időtartamra vonatkozó felelősségi kérdéseket. Az egyezmény továbbá nem vonta szabályozás körébe az élőállatok és a fedélzeti rakomány szállítását, valamint angolszász bíróságok precedens jellegű ítéletei sem segítették elő a globálisan célszerű egységes értelmezést.³²

A fentiek alapján tehát elkerülhetetlen volt a szabályok revíziója, amely az 1963-ban elfogadott Visby Jegyzőkönyvben öltött testet.³³ A felülvizsgálat célja az volt, hogy korszerűsítse és pontosítsa a tengeri áru fuvarozásra vonatkozó szabályokat, mivel a Brüsszeli Egyezmény az 1960-as évek tengeri fuvarozási igényeihez képest elavulttá vált. A jegyzőkönyv jelentősége abban áll, hogy növelte a fuvarozók felelősségét a rakomány elvesztése vagy sérülése esetén. Az új limit a küldemény minden csomagjáért vagy egységéért 10 000 aranyfrank, vagy kilogrammonként 30 aranyfrank volt, attól függően, hogy melyik magasabb. Ez jelentős emelés volt az eredeti Brüsszeli Egyezmény szerinti határokhoz képest. A jegyzőkönyv finomította tovább a fuvarozók mentesülésének eseteit, különösen navigációs hibák esetében. A Brüsszeli Egyezmény alapján a fuvarozók gyakran mentesültek a felelősség alól navigációs hibák miatt, de a Visby Jegyzőkönyv szigorított ezen a rendelkezésen. Végül a jegyzőkönyv alapot teremtett a digitális dokumentáció, például az elektronikus fuvarlevelek elfogadásához, amely megkönnyíti a modern áru fuvarozást.

3.4. A Hamburgi Egyezmény

Kodifikáció, jogegységesítés, revízió ide vagy oda, a fuvarozók és a fuvaroztatók között megmaradt az alapvető törésvonal, mégpedig az, hogy előbbiek minél komolyabb mértékű kimentési klauzulákat szerettek (volna) látni a jogforrásokban, míg utóbbiak azt szerették volna, hogy a hajóstársaságok feleljenek az árukban a fuvarozás ideje alatt keletkezett károkért. A kezdeményezés az UNCTAD közvetítésével az UNCITRAL terepére került, ahol kidolgoztak egy olyan szabályrendszert,

³² KOVÁCS Viktória: A tengeri fuvarjog egységesülésének első szakasza. *Jog, állam, politika* 2015/2., 70.

³³ *Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading ("Visby Rules")* (Brussels, 23 February 1968)

ami hangsúlyosabban vette figyelembe a fuvaroztatók érdekeit, mégpedig a Tengeri áru fuvarozási szerződésekről szóló ENSZ Egyezményt, röviden Hamburgi Egyezményt.³⁴ Bánrévy meglátása szerint a Hamburgi Egyezmény sorsa nagyon emlékeztet az 1964-es Hágai Egységes Adásvételi Törvényekre, hiszen a hamburgi konferencián a fejlődő országok – számbeli többségükkel – egy, számukra előnyösnek tűnő, a fuvarozói és fuvaroztatói érdekek között egyensúlyt teremteni hivatott szöveget fogadtak el, ám az sem okozott meglepetést, hogy a nagy hajóparkkal bíró, fuvarozó államok számára a tervezet volt nem megfelelő.³⁵ A csörte eredménye az lett, hogy a Hamburgi Egyezmény ugyan hatályba lépett, de gyakorlati alkalmazása elenyésző.³⁶

Az új egyezmény célja az volt, hogy egy szélesebb körű és modernizált szabályozási keretet biztosítson a tengeri áru fuvarozás tekintetében. Az egyezmény sokkal átfogóbb volt, mint elődei, és kiterjedt a hajótulajdonosok és fuvaroztatók közötti szerződéses kapcsolatok új szabályozására is.

Az igazi reformgondolat az volt, hogy jelentősen növelte a fuvarozók felelősségét az áruk elvesztése vagy sérülése esetén. Míg a Brüsszeli Egyezményben és Hágai–Visby Szabályokban rögzített korábbi szabályok nagyobb védelmet nyújtottak a fuvarozóknak, a Hamburgi Egyezmény több esetben is szigorúbb felelősséget írt elő számukra.³⁷ Alapvető fontosságú, ahogy ez már fentebb kritikaként el is hangzott, hogy a felelősségi időszak a rakomány átvételétől a kiszolgáltatásig tart, nem csupán a hajó fedélzetére történő felrakás és a hajóról való lerakodás közötti időszakban, ahogy a Brüsszeli Egyezmény ezt rendezte.

Az egyezmény növelte az elvesztett vagy sérült rakományért fizetendő kártérítés összegét is. A felelősség kilogrammonként 2,5 aranyfrankra (ez az SDR, különleges lehívási jog alapján) vagy csomagonként 835 SDR-re emelkedett.

A Hamburgi Egyezmény nem mentesíti automatikusan a fuvarozót a felelősség alól tengeri veszélyek vagy navigációs hibák esetén, ahogy azt a Brüsszeli Egyezmény tette. A hajóstársaságoknak nagyobb felelősséget kellett vállalniuk az áru biztonságáért, valamint külön rendelkezett a fuvarozás késedelme miatti felelősségre vonatkozóan is, ami a korábbi szabályozásokban nem szerepelt hangsúlyosan.

³⁴ The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules) 1978, 1992. november 1.-én lépett hatályba.

³⁵ BÁNRÉVY: i. m. 163.

³⁶ Az egyezménynek jelenleg 35 tagja van, a nagyobb gazdasággal rendelkező államok közül Brazília, Németország és Franciaország ugyan aláírta, de még nem ratifikálta. https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status

³⁷ Hamburgi Egyezmény 5. cikk (1) bek.: *A fuvarozó felel azért a kárért, amely az áru elvesztéséből, megsérüléséből vagy késedelmes kiszolgáltatásából származik, kivéve, ha bizonyítja, hogy ő maga vagy alkalmazottai, közreműködői minden ésszerűen elvárható intézkedést megtett(ek) a kárt okozó körülmények és azok következményeinek elhárítása érdekében.*

3.5. A Rotterdami Egyezmény

Az UNCITRAL keretében kidolgozott, és a tengeri áru fuvarozás jogi kereteinek modernizálását és egységesítését célul tűző Rotterdami Egyezményt³⁸ 2009. szeptember 23-án írták alá Rotterdamban. Az egyezmény kiterjed a tengeri áru fuvarozás minden szakaszára, beleértve azokat a multimodális fuvarozási folyamatokat is, ahol a szállítás nem kizárólag tengeren, hanem például vasúton vagy közúton is történik. Célja, hogy átfogó és modern szabályokat alkosson az áru fuvarozás szerződéseiről, és kezelje azokat a kérdéseket, amelyek a globális kereskedelem fejlődésével együtt járnak, mint például a konténerizált fuvarozás és a digitális dokumentumok használata.

Az egyezmény forradalmi jellegű abban a tekintetben, hogy a tengeri és kombinált szállítási formákra egyaránt vonatkozik, beleértve a multimodális fuvarozást is. Némi- leg szigorította a fuvarozók felelősségét, ami minden hasonló jogegységesítési instrumentumban döntő jelentőségű kérdés, ám a Hamburgi Egyezményhez képest egyértelműen visszalépett a fuvarozói érdekek érvényesülése mentén. Jelentős újítás, hogy szabályozza az elektronikus fuvarokmányok használatát, ami korszerűbbé és gyorsabbá teszi az áru fuvarozást. Az egyezmény további nagy vívmánya, hogy egységes jogi keretek felállításán keresztül követi a nemzetközi fuvarozási konvenciók által korábban lefektetett és globálisan is jól működő szabályozási megoldásokat, továbbá a Hamburgi Egyezmény nehezen értelmezhető generálklauzulája helyett a fuvarozó döntően objektív, könnyen bizonyítható tények alapján mentesülhet, így megosztva a felek közötti kockázatot.³⁹

Az egyes előírások tekintetében kiemelendő, hogy az egyezmény 11. cikke meghatározza a fuvarozó főkötelezettségét, amelyek az árunak a rendeltetési helyre történő továbbítása és a címzettnek való kiszolgáltatása.⁴⁰ Üdvözlendő, hogy a 12. cikk végre pontot tesz a felelősségi időtartammal kapcsolatos vitára és rögzíti, hogy a fuvarozó felelőssége az áru átvételétől annak kiszolgáltatásáig terjed.⁴¹ Az egyezmény 13. cikke előírja a fuvarozó számára, hogy az árut gondosan kezelje, és ezt kellően részletezi is.⁴² A másik fontos kötelezettség a 14. cikkben található, amely a

³⁸ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the “Rotterdam Rules”).

³⁹ KOVÁCS Viktória: Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatt, a Hamburgi Egyezmény *Jog, állam, politika* 2016/1., 119.

⁴⁰ Art. 11. *Carriage and delivery of the goods* The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee.

⁴¹ Art. 12. *Period of responsibility of the carrier* 1. The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered.

⁴² Art. 13. *Specific obligations* 1. The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods. Tehát beletartozik ebbe az áru megfelelő és gondos átvétele, berakodása, kezelése, tárolása, szállítása, megőrzése, felügyelete, kirakodása és leszállítása.

hajó kifutásra alkalmas állapotba helyezését és ennek fenntartását jelenti.⁴³ Ez a kifutási, tengerjárási képesség (*seaworthiness*) jelentős értelmezési nehézségekkel bír, amellyel kapcsolatban igen kimunkált a joggyakorlat.⁴⁴

A fuvarozó felelősségét a korábbi, ágazati egyezményeknek megfelelően szabályozza az 5. fejezet 17. cikke: tehát a fuvarozó felel az áru sérüléséért, elvesztéséért, és a késedelemért.⁴⁵ Kimentheti magát ugyanakkor, ha bizonyítja, hogy a sérülés, elvesztés vagy késedelem nem az ő vagy az érdekében közreműködő, a 18. cikkben meghatározott személyek hibája.⁴⁶ Míg a 17. cikk 3. pontja a Brüsszeli Egyezmény hagyományait követve egy egészen hosszú, a kimentési okokat tartalmazó felsorolást ad, amelyek fennálltát bizonyítva a fuvarozó szintén mentesülhet.

Az egyezmény a 7. fejezetben szabályozza a feladó kötelezettségeit. Ebben a körben úttörő jelentőségű a feladónak küldemény átadásával (beleértve ebbe a csomagolást is), a fuvarozóval való együttműködési, tájékoztatási és – főként kiszolgáltatási akadály esetére szóló – utasítási kötelezettségével kapcsolatos feladatainak a rögzítése. Ha a feladó elmulasztja a szükséges tájékoztatás nyújtását, és az áru feladása körében nem megfelelő gondossággal jár el, megállapítható a kártérítési felelőssége.⁴⁷

Az egyezmény státuszát illetően biztató, hogy több, komoly flottával rendelkező ország is aláírta, többek között az Egyesült Államok, Franciaország vagy Spanyolország, de a ratifikáció lassan halad, és jelen pillanatban nem is látható előre, mikor léphet hatályba.⁴⁸

⁴³ Art. 14. *Specific obligations applicable to the voyage by sea* The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to: (a) Make and keep the ship seaworthy; (b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and (c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

⁴⁴ Ld. ehhez John RUSSEL QC – Benjamin COFFER: A hajózási alkalmasság hiánya a legfelsőbb bíróság előtt: a CMA CGM LIBRA ügy (ford.: MÁTYÁS Imre). In: VARGA Zoltán (szerk.): *Jogi kihívások és válaszok a XXI. században*, Miskolci Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, 2024, 220–223.

⁴⁵ Art. 17. *Basis of liability* 1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.

⁴⁶ 2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.

⁴⁷ KOVÁCS Viktória: Rotterdam ante portas, avagy a Rotterdami Egyezmény és a multimodális tengeri fuvarjog, *Jog, állam, politika* 2016/3., 130.

⁴⁸ A Rotterdami Egyezmény hatálybalépéséhez 20 ratifikáció szükséges, amelyből jelenleg csak 5 áll rendelkezésre. Ezek: Benin, Kamerun, Kongó, Spanyolország és Togo. https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status 2024. október 20.

4. A hajóraklevél

Jelen tanulmányban szándékoltan nem részleteztük a hajóraklevél szabályait, tekintve annak fontosságát és aprólékosan szabályozott jellegét, hiszen több szerzői ív lenne szükséges a pontos bemutatásához. Ehelyütt annyit kívánunk elmondani, hogy a hajóraklevél a középkortól kezdve jelen volt a tengeri áru fuvarozásban, előbb csak átvételi elismervényként szolgálva, majd az áru tulajdonjogát is megtestesítve járult hozzá a nemzetközi kereskedelem fejlesztéséhez. Az ipari forradalmat követően, a nemzetközi gazdasági kapcsolatok alapvető dilemmájára is választ adva jelent meg a ma is ismert hármas funkciója, amely a fuvarszerződés megkötését, az áru átvételét és az áru feletti rendelkezési jogot jelenti.

Az igaz áttörést a Rotterdami Egyezmény fogja elhozni, amikor is már digitális hajóraklevélről beszélhetünk, ugyanis: a modern technológia fejlődésével megjelent az e-Bill of Lading.⁴⁹ Ez lehetővé teszi a tengeri áruszállítás papírmentes dokumentációját, ami jelentős hatékonyságnövelést és költségcsökkentést eredményez a nemzetközi fuvarozásban. Számos nemzetközi szervezet, mint a BIMCO vagy az International Group of P&I Clubs, támogatja az elektronikus hajóraklevelek használatát.

5. Záró gondolatok

A tengeri áru fuvarozás szabályozása évezredekre tekint vissza, és mindmáig az egyik legkedveltebb és leghatékonyabb fuvar mód, hiszen nagyobb volumen képes megmozgatni, mint a vasúti, és olcsóbb, mint a közúti fuvarozás.

Jelentősége még inkább megnőtt a gőzgép, a modern navigációs és biztonságtechnikai eszközök feltalálásával és alkalmazásával. A jogviszony szabályozását azonban mindvégig a fuvarozók és fuvaroztatók közötti feszítő érdekellentét jellemezte, hiszen utóbbiak szeretnék biztonságban tudni az árujukat a fuvarozás alatt, még előbbieket szeretnék a lehető legkisebb kockázatot és felelősséget vállalni az esetleges káresemények miatt.

Mivel a fuvarozók mindig is gazdaságilag és technikailag domináns pozícióban voltak, a régen várt nemzetközi jogegységesítési instrumentum, a Brüsszeli Egyezmény megalkotása során biztosítani tudták, hogy alapvetően az ő érdekeik érvényesüljenek. A fuvaroztatók pedig kénytelenek voltak elfogadni, hogy a hajóstársaságok számára a kimentési lehetőségek legszélesebb tárháza áll rendelkezésre, és emiatt csak reménykedni tudtak abban, hogy az árut nem éri kár a fuvarozás során. A visszavágás pillanata a Hamburgi Egyezmény megalkotása során jött el, amikor is a számos fejlődő államot soraiban tudó fuvaroztatók kiharcolták a nagyokkal szemben, hogy egy egyensúlyi szempontokat figyelembe vevő megoldás szülessen a kimentési lehetőségeket illetően. Bár a fuvaroztató államok ezen törekvése érthető és méltányolható volt, már akkor is tudvalévő volt, hogy egy nemzetközi jogegységesítési instrumentum hatékonysága annak széles körű elfogadottságában és alkalmazásában rejlik. Ennek okán

⁴⁹ FEKETE Zsolt: A hajóraklevél változó szerepe a tengeri áru fuvarozásban. *Debreceni Jogi Műhely* 2013/2., 39–40.

a hajós nemzetek egyszerűen csak megvonták a vállukat, és nem törődtek a Hamburgi Egyezményrel, meghagyva azt a kispályások játszóterének.

A technikai fejlődés azonban elodázhatalanná tette a Hága–Visby Szabályok ráncfelvarrását, sőt teljes plasztikáját. Így született meg a Hamburgi Egyezményt véglegesen parkolópályára helyező Rotterdami Egyezmény, amely modern és koherens szabályrendszere elnyerte az államok többségének tetszését, ratifikációja valamely okból azonban mégis lassan halad.

A fuvarozó államoknak be kell látniuk, hogy a felelősség széles körű kimentése, és ezzel jogérvényesítésük hegemoniája lassan a végéhez közeledik, éppen ezért nehezen tudnak megválni a Hága–Visby Szabályoktól.

A jövőt, a Rotterdami Egyezmény hatályba lépését azonban nem lehet feltartóztatni, amely aktussal befejeződik a modern és egységes nemzetközi tengeri fuvarjog kialakítása.

Felhasznált irodalom

- [1] BÁNRÉVY Gábor: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Szent István Társulat, Budapest, 2003.
- [2] James L. DEGNAN Jr.: The Clermont and the Beginnings of Steam, *Proceedings of the United States Naval Institute* 83, 1957, 865–871.
- [3] Cesar DUCRUET – Theo NOTTEBOOM: Developing Liner Service Networks in Container Shipping. In: Dong Wook Song – Photis Panayides (eds.): *Maritime Logistics: A complete guide to effective shipping and port management*. 2012, 77–100.
- [4] FEKETE Zsolt: A hajóraklevél változó szerepe a tengeri áru fuvarozásban *Debreceni Jogi Műhely* 2013/2., 9–43.
- [5] David K. HURST: *The Compass: A History*. The History Press, 2003.
- [6] KOVÁCS Viktória: A tengeri fuvarjog egységesülésének első szakasza *Jog, állam, politika* 2015/2., 57–86.
- [7] KOVÁCS Viktória: Kodifikáció az UNCITRAL égisze alatt, a Hamburgi Egyezmény *Jog, állam, politika* 2016/1., 89–120.
- [8] KOVÁCS Viktória: Rotterdam ante portas, avagy a Rotterdami Egyezmény és a multimodális tengeri fuvarjog *Jog, állam, politika* 2016/3., 109–140.
- [9] Eleanore LEACH: *Pompeius Magnus: A Study of the Life and Times of the Great General*. Cambridge University Press, 1968.
- [10] MÁDL Ferenc: *Összehasonlító nemzetközi magánjog – A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Gazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1978.

-
- [11] John RUSSEL QC – Benjamin COFFER: A hajózási alkalmasság hiánya a legfelsőbb bíróság előtt: a CMA CGM LIBRA ügy (ford.: Mátyás Imre). In: Varga Zoltán (szerk.): *Jogi kihívások és válaszok a XXI. században*. Miskolci Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, 2024, 220–223.
- [12] MOLNÁR István János – OSZTOVITS András Mihály – PALÁSTI Gábor Péter: *Nemzetközi Magánjog és Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Joga*. Kiegészítő jegyzet (szerk: Palásti Gábor). Patrocinium, Budapest, 2013.
- [13] Martin STOPFORD: *Maritime Economics*. Routledge, 2009.
- [14] VÖRÖS Imre: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga I–II–III*. Krim Bt., Budapest, 2004

Internetes hivatkozások

- [15] <http://www.mastermariners.org.au/stories-from-the-past/2715-the-black-ball-line>, 2024. október 20.
- [16] <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-2022>, 2024. október 20.
- [17] <https://www.blankrome.com/publications/carriage-goods-sea-act-fundamentals>, 2024. október 20.
- [18] https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status, 2024. október 20.
- [19] https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status, 2024. október 20.
- [20] 6, <https://imo.org>, 2024. október 20.
- [21] Vanessa C. DiDomenico: Carriage of Goods by Sea Act Fundamentals, Mainbrace, December 2021. <https://www.blankrome.com/publications/carriage-goods-sea-act-fundamentals>, 2024. október 20.