

Árufuvarozás, fuvarozási szerződések, jogi szabályozás, egyezmények

A nemzetközi kereskedelemben óriási szerepet kap az áruk, küldemények továbbítása. Az áruknak helyváltoztatása történhet az eladó, vagy a vevő saját szállítóeszközével, ez azonban a külkereskedelemben nem jellemző. A nemzetközi árucseré fejlődése során idővel olyan vállalkozások jöttek létre, amelyek az eladó és a vevő helyett vállalták az áruk egyik helyről a másikra történő továbbítását, azaz *fuvarozását*.

A fuvarozási szerződés mellett az áruk helyváltoztatása során nagy szerepe van olyan más szerződéseknek is, mint a *szállítmányozási*, a *raktározási* és a *biztosítási szerződés*. Ezen szerződésekre vonatkozó legfontosabb nemzetközi eredetű szabályokat tekintjük át.

2.1. A nemzetközi árufuvarozási szerződés

A fuvarozási szerződés önálló szerződéstípusként a XIX. században jelent meg - összekapcsolódva a közlekedés, és nemzetközi fuvarozások fejlődésével, tömegessé válásával.

A fuvarozási szerződés szereplői: a *feladó*, aki a fuvarozóval az áru továbbításáról megállapodik - a *fuvarozó* (szállítmányozó, alfuvarozó), aki az áru továbbítását vállalja - és a *címzett*, akinek a továbbított árut ki kell szolgáltatni.

A fuvarozási szerződést mint önálló szerződéstípust a magyar jogban a Ptk. XLI. fejezete szabályozza. A fuvarozás vállalkozási típusú szerződés, hiszen az árut el kell vinni az egyik helyről a másikra és ott ki kell szolgáltatni a címzettnek. A fuvarozási szerződés rendszerint nem ölt önálló okmányformát, létrejöttét a fuvarlevél igazolja, általában a felek megállapodásával jön létre. Kivétel ez alól a vasúti fuvarozás, ahol a szerződés létrejöttéhez szükséges az áru fuvarozásra történő átadása is.

Megjegyezzük, hogy a nemzetközi magánjogi Kódex 25.§ i.) pontja szerint - a felek jogválasztásának hiányában - a fuvarozási szerződésre annak az államnak a joga alkalmazandó, amelyben a szerződés megkötésének időpontjában a fuvarozó székhelye vagy telephelye van.

A nemzetközi kereskedelemben ma az árufuvarozásnak öt egymástól jól elkülönült fajtáját különböztethetjük meg: a *vasúti*, a *közúti*, a *légi*, a *tengeri* és a *folyami* fuvarozást. E fuvarozási fajtákhoz, vagy másképpen fuvarozási módokhoz különféle nemzetközi egyezmények kapcsolódnak, amelyeknek hazánk is részese. Napjainkban önálló fuvarozási móddá vált az ún. *konténerfuvarozás*, valamint a különböző fuvarozási módokat együtt alkalmazó, ún. *kombinált* (multimodális) fuvarozás is.

Árutovábbítást a posta is végez, ennek a jelentősége azonban a nemzetközi kereskedelemben elenyésző. Bizonyos árufélék továbbítása (pl. kőolaj, földgáz, villamosenergia) vezetéken is történhet, ez a fajta árutovábbítás azonban nem fuvarozási szerződés keretében történik, tekintettel arra, hogy a vezeték, mint árutovábbítási eszköz, az áru szállítására kötelezettséget vállaló tulajdonában van, így az adásvétel mellett nincs elkülönült fuvarozási mozzanat.

A nemzetközi fuvarjog elsődlegesen az anyagi fuvarjogot egységesítő *ágazati* (az egyes fuvarozási módokhoz kötődő) *multilaterális nemzetközi egyezményekre épül*. Maga a Ptk. is utal arra (*Ptk. 506.§ (1) és (2) bekezdései*), hogy rendelkezéseit csak nemzetközi szerződés, illetve jogszabály eltérő rendelkezése hiányában lehet alkalmazni,

- ha a küldeményt országhatáron túl kell továbbítani, vagy pedig
- a hajózási és légifuvarozó vállalat fuvarozási szerződéseire

E vonatkozásban jogszabályon az ágazati fuvarozási szabályokat kell érteni. A nemzetközi fuvarozási szerződések körében így a nemzeti anyagi jogoknak csak kiegészítő (szubszidiárius) szerep jut, a nemzeti kollíziós szabályoknak pedig a gyakorlatban szinte egyáltalában nincs jelentőségük. A nemzeti anyagi jogok kiegészítő szerepe abban áll, hogy ha az ágazati nemzetközi egyezmény az adott kérdést nem szabályozza, mögöttes jogként a nemzeti anyagi fuvarjogi szabályok alkalmazandók.

2.1.1. A nemzetközi vasúti fuvarozási szerződés

A nemzetközi kereskedelem az áruk fuvarozásában a vasutaknak kiemelkedő szerepük volt. A tömegáruk (bányászat, mezőgazdasági termékek, dömping áruk, stb) szárazföldi továbbításra szinte ma sincs egyéb szállítási mód, azonban a vasúti szállítás az ipari társadalmakban mégis hanyatlak.

Számtalan országos és nemzetközi szintű gazdaságpolitikai döntés született már a vasutak „helyzetbehozása”, fejlesztése érdekében, de mindeddig kevés sikerrel. A vasutak térvesztését kiváltó okok sokrétűek, összetettek. Egyik fontos elem az átgondolatlan vasúti „liberalizációk” sora, továbbá a közúti járművek (kamionok) elterjedése, és az átrakás nélküli, háztól-házig szállítás lehetősége, viszonylagos gyorsaságuk, relatív olcsóságuk. Sajnos a közút és a vasút házasítása sem vezet mindig eredményre, példa erre a Wels-Kiskundorozsma közötti RoLa nemrégiben történt megszüntetése.

Az uniós bizottság EU 2011-ben kiadott egy ún. Fehér Könyvet az „EU közlekedési és logisztikai terveiről”

Ebben külön szerepet kapott a 2012-2013-as vasúti csomag. Az útiterv középpontjában a vasúti ágazatban szükséges átalakítások állnak, amelynek célja, hogy a vasút vonzóbbá váljon, és 2050-ig a közepes távolságokon (>300 km) az utas- és áruszállítás terén nagyon jelentős piaci részesedésnövekedést érjen el.

A tervek szerint 2030-ig a jelenlegihez képest háromszorosára kell növelni a nagysebességű vasúthálózat hosszát. Egységes struktúrát kell bevezetni a vasúti áruszállítási folyosók kezelésére, szerkezetileg külön kell választani az infrastruktúra-üzemeltetést és a szolgáltatásnyújtást, valamint javítani kell a jogszabályi környezetet annak érdekében, hogy a vasúti ágazatban több magánszektorbeli beruházás kezdődjön. Láthatjuk, hogy az EU vasútpolitikájának a homlokterében továbbra is nagyobb mértékű magánosítás áll, mint vitatható gyógyír a bajokra...

2.1.1.1. Jogforrások: A vasúti fuvarozás nemzetközi egyezményei

a) A nemzetközi vasúti fuvarozás alapvető *jogforrása* az ún. *CIM-COTIF egyezmény*, amelynek elődjét, a CIM rövidítésű Vasúti Árufuvarozási Nemzetközi Egyezményt

(*Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer*) 1890-ben kötötték meg, és 1893-ban lépett életbe. Az egyezmény az 1980-ban, Bernben megtartott revíziós konferencián elfogadott, majd 1985-ben hatályba lépett COTIF (Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény - *Convention de Transport Internationale Ferroviaire*) függelékeként létezik és azzal szerves *egységet* alkot. A COTIF-nak tagja jóformán minden európai ország (kivéve a FÁK tagországait, Bosznia-Hercegovinát és Macedóniát kivéve), továbbá tagja több afrikai, valamint közel-keleti ország is.

A CIM-COTIF szerkezetét tekintve három részből áll: egyrészt magából a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményből, amely a személy- és áru fuvarozásra vonatkozó közös rendelkezéseket tartalmaz, és szervezeti kérdéseket szabályoz, másrészt a személyfuvarozás speciális szabályairól szóló CIV-ből (A. függelék), harmadrészt az áru fuvarozásra vonatkozó szabályokat tartalmazó CIM-ből (B. függelék).

A CIM-COTIF-ot 1990-ben módosították: a módosító Jegyzőkönyvet hazánkban a 16/1998 (VI.29.) KHVM rendelet hirdette ki.

b) A CIM alkalmazásának feltétele, hogy a küldemény legalább két tagállam területét érintse. Az egyezmény általában áruk fuvarozására vonatkozik, de lehetőség van bizonyos tárgyak fuvarozásból történő kizárására (pl. terjedelmük vagy jellegük folytán), valamint egyes áruk (pl. élőállat) fuvarozásának feltételhez való kötésére.

Az egyezmény érdekes kollíziós szabályt tartalmaz, amikor kimondja, hogy az abban nem szabályozott kérdésekben annak az államnak a jogát kell alkalmazni (beleértve a kollíziós normákat is), ahol a jogosult az igényét érvényesíti. A nemzeti anyagi fuvarjogi szabályok szubszidiárius alkalmazására tehát ezzel a közvetítéssel (utalással) kerülhet sor.

2.1.1.2. A fuvarozási szerződésre vonatkozó szabályok

a) A CIM-COTIF alapján a vasutat *fuvarozási kötelezettség* terheli, s ez alól általában csak akkor mentesül, ha a fuvarozást rajta kívül álló okból nem tudja végrehajtani: ha például, nem rendelkezik megfelelő személyzettel vagy eszközökkel, ha a vasút által el nem hárítható, továbbá rendkívüli körülmények az áru fuvarozásra történő átvételét gátolják.

b) A fuvarozási szerződés *megkötésére a fuvarlevéllel (Frachtbrief, lettre de voiture)* kerül sor, amely egy, a **CIM által rendszeresített nyomtatvány**. Ez a felek jogairól és kötelezettségeiről nem rendelkezik, csupán a szerződés *létrejöttét* tanúsítja, tartalmazza továbbá a fuvarozásra vonatkozó adatokat. A vasúti fuvarozási szerződés **reálszerződés**: létrejöttéhez nem elég a fuvarlevél kitöltése, hanem szükséges az is, hogy a fuvarozó az árut fuvarozásra átvegye. A vasúti fuvarozási szerződés részletes feltételeit, valamint a díjszabást a vasúttársaság üzletszabályzata tartalmazza, amely a CIM 6. cikkében foglaltaknak megfelelően a felek közötti szerződés elválaszthatatlan részét képezi.

2.1.1.3. Szerződésszegés, a vasút felelőssége

Az áru fuvarozási szerződés fuvarozó általi megszegésének esetei a következők: *késedelem, az áru elveszése, sérülése*.

a) A vasút felelőssége, amely az áru átvételétől a kiszolgáltatásig terjed - mint a fuvarozók felelőssége általában - *objektív, ugyanakkor korlátozott*. A fuvarozásban résztvevő

összes vasút felelőssége *egyetemleges*: a fuvarozásban résztvevő minden vasút az áru átvételével együtt belép a fuvarozási szerződésbe és vállalja az abból folyó kötelezettségeket.

b) A felelősség *objektív*, mert a vasút felelős azért a kárért, amely

- a fuvarozási határidő túllépéséből (késedelem),
- az áru részleges vagy teljes elveszéséből, és
- az áru sérüléséből származik.

c) A vasút felelőssége *korlátozott; mentesül* a felelősség alól, ha a kár

b) olyan okból keletkezhet, amely vis maiornak minősül (pl. földrengés, árvíz, villámcsapás, háború stb.),

c) nyitott kocsiiban történő fuvarozás során keletkezett,

d) azt a csomagolás hiánya illetve hiányossága okozta,

e) az áru belső sajátos tulajdonsága miatt állt elő (pl. élőállat),

f) a feladó berakása vagy a címzett kirakása okozta,

g) ha a kár fuvarozásból kizárt, vagy feltételesen fuvarozható áruban keletkezett.

Ezekben az esetekben a vasútnak elég az okot valószínűsíteni, az igényérvényesítő azonban ilyenkor is ellenbizonyítással élhet.

d) A szerződésszegésért való felelősség jogkövetkezményei a következők: *kártérítés*, a *fuvardíj visszafizetése*, valamint a fuvarozás során a feladó által megfizetett vámok és egyéb *költségek visszatérítése*.

- Az áru *megsérülése* esetén kártérítést az elveszésnél ismertetett szabályok szerint kell megfizetni azzal, hogy a küldemény utáni kár összegét az értékcsökkenés arányában kell megállapítani.

- A fuvarozási *határidő túllépése* esetén a vasút által fizetendő kártérítés maximált: nem haladhatja meg a fuvardíj négyszeresét, és csak akkor lehet szó kártérítésről, "ha kár keletkezett". A károsultnak tehát minden esetben bizonyítania kell, hogy őt kár érte, amely a fuvarozási késedelemre vezethető vissza.

- A vasút köteles a teljes bizonyított kárt megtéríteni, ha a kár bizonyíthatóan olyan cselekményből vagy mulasztásból származik, amelyet a vasút követett el "akár egy ilyen előidézésének szándékával, akár gondatlanságból, vagy annak tudatában, hogy ebből valószínűleg ilyen kár származik".

- Súlyos gondatlanság esetében a kártérítés a korábban meghatározott általános kártérítési összegek kétszeresére korlátozódik.

e) A fuvarlevél kitöltésekor a feladó díjfizetés ellenében *kiszolgáltatási érdeket* vállalhat be. Ezzel - a fuvarbiztosítás ösének tekinthető - eszközzel elérhető, hogy a vasút a kárt az érdekebevallás összegéig térítse meg anélkül, hogy a kár mértékét a feladónak bizonyítania kellene.

f) Kártérítési összeg után, ha az a 4 elszámolási egységet meghaladja, a felszólamlás napjától számítva évi 5 %-os *kamat* követelhető.

2.1.1.4. A vasúttal szembeni igényérvényesítés

A vasúttal szemben támasztott igények érvényesítésének az alábbi több *lépcsője van, ezeket itt most nem részletezzük.*

2.1.2. A nemzetközi közúti fuvarozási szerződés

A nemzetközi közúti áru fuvarozás jelentősége a második világháborút követően nőtt meg, ami a motorizációs és infrastrukturális fejlődésének, az úthálózat bővülésének, és a már említett háztól-házig szállítás előnyének köszönhető. (A közúti fuvarozás előnyeit, ugyanakkor megkérdőjelezi a környezeti ártalmak problémája.)

A nemzetközi közúti áru fuvarozás első érdekvédelmi szervezete, a Nemzetközi Közúti Fuvarozási Egyesület (*International Road Transport Union - IRU*) az 1940-es években jött létre. Az IRU célja a tagok érdekvédelme és a gépjármű-közlekedés fejlődésének az elősegítése. A közúti áru fuvarozás legfontosabb nemzetközi egyezményei az IRU közreműködésével jöttek létre.

2.1.2.1. A CMR egyezmény

Itt most nem ismertetjük, külön letölthető.

2.1.2.2. A TIR egyezmény

Az áruknak TIR-igazolvánnyal történő nemzetközi fuvarozását megkönnyíti az ún. TIR-egyezmény, amelyet vámszavatossági egyezményként kötöttek meg 1959-ben. Ez azt jelenti, hogy a TIR (*Traffic International Routier*) -eljárás szerint fuvarozott áruk az átmenő (tranzit) országokban mentesítést nyernek a vámok, illetékek, letétek fizetése alól. Az egyezmény keretében az IRU szavatolja a vámfizetést, illetve a fuvaráru vámolását, ha az bármilyen oknál fogva a tranzitorszámban maradna. A TIR egyezményt hazánkban az 1978. évi 16.tvr. hirdette ki.

A TIR-okmánnyal rendelkező és szabályos vámzárral lezárt gépkocsikat általában nem nyitják fel az átmenő határállomáson. A TIR-igazolvány nem az árut, hanem a járművet kíséri és társul hozzá egy, a járműre szerelt TIR-tábla is. Az ún. *TIR Carnet* ugyanakkor a fuvarozott áru vámszavatossági okmánya, amelyet a feladó tölt ki. Az okmány lapjai (másolati példányai) az egyes tranzitországokban maradnak, tanúsítva az áru be- és kilépését.

2.1.3. A nemzetközi légi fuvarozási szerződés

2.1.3.1. A nemzetközi légi fuvarozási szerződése vonatkozó jogforrások

Már az 1919-ben megkötött Párizsi Egyezmény számos olyan kérdést rendezett, amelyek a légiközlekedési ágazat fejlődését szolgálták. Ugyanebben az évben hozták létre a nemzetközi Légifuvarozási Szövetséget (*International Airtransport Association - IATA*), amelynek helyébe 1945-ben lépett a Havannában létrehozott hasonló nevű szervezet. Az IATA rendkívül nagy szerepet játszik a légifuvarozási szerződések feltételeinek egységesítésében.

Az első légifuvarozási egyezményt 1929-ben kötötték meg Varsóban (*1936:XXVII.tc.*), majd ezt 1955-ben Hágában (*1964. évi 19.tvr.*) módosították. A Varsói Egyezményhez további, Magyarországon ki nem hirdetett, kiegészítő egyezmények és jegyzőkönyvek is kapcsolódnak: a guadalajarai egyezmény (1961), amely a Varsói Egyezmény hatályát terjeszti ki az olyan esetekre, amikor a tényleges fuvarozó a szerződő fuvarozótól eltérő személy, az 1971. évi Guatemalai Jegyzőkönyv, valamint az 1975. évi Montreali Jegyzőkönyvek. E kiegészítések miatt az Egyezmény gyakorlati alkalmazása meglehetősen nehézkes, tekintettel arra, hogy minden esetben vizsgálni kell azt, hogy a fuvarozásokban érintett államok részesei-e valamelyik jegyzőkönyvnek, azaz hogy ennek megfelelően a Varsói Egyezményt az adott fuvarozási jogviszonyra milyen kiegészítésekkel kell alkalmazni.

A Varsói Egyezményt 1999-ben vették teljes revízió alá, a revíziós konferencia által elfogadott ún. Montreali Egyezmény ratifikációs eljárása jelenleg is tart. A Montreali Egyezmény, hatálybalépését követően, a Varsói Egyezmény helyébe lép.

2.1.3.2. A Varsói Egyezmény főbb szabályai

Összehasonlítva a CIM illetve a CMR egyezményekkel a Varsói Egyezmény nincs olyan alaposan kidolgozva.

a) A légi fuvarozás jellegénél fogva *átmenetet* képez a vasúti, a közúti, és a tengeri fuvarozás között. A fuvarozót a küldemények továbbítására vonatkozó *fuvarozási kötelezettség* terheli. A légi fuvarozási *szerződés* a felek megállapodásával *jön létre*.

b) Az egyezmény 1955. évi módosítása határozta meg az egyezmény *területi hatályát*: az egyezmény alkalmazást nyer, ha az indulási és a rendeltetési hely két részes állam területén van, valamint akkor is, ha csak az egyik hely van részes állam területén, de egy másik részes állam területén közbelső leszállást irányoztak elő.

c) A szerződés érvényességének nem feltétele a légifuvarlevél (*air waybill*) kiállítása, azonban annak igen nagy jelentősége van a fuvarozó felelőssége szempontjából: ha ugyanis a

fuvarozó a fuvarlevél kiállítását mellőzi, később nem hivatkozhat azokra a mentesítő okokra, amelyeket az egyezmény a fuvarozók javára megállapít.

d) Szerződésszegés esetén a kártérítés mértéke a következő: A fuvarozótól bizonyított *kárigény* esetén követelhető összeg 250 aranyfrank kilogrammonként. (Légi fuvarozás esetén az aranyfrankon olyan frankot kell érteni, amely 65,5 mg súlyú, 900/1000 finomságú arany.)

Kárigény olyan áruk esetében is támasztható, amelyeket a fuvarozó a repülőtéren fuvarozásra átvett, de a fuvarszközbe még nem rakták be.

A fuvarozó akkor *mentesül* a felelősség alól, ha:

- h) tanúsítja, hogy ő maga, ügynöke, személyzete mindent megtett annak érdekében, hogy a kár ne következzen be,
- i) a számára is lehetetlennek bizonyult a kár elhárítása,
- j) bizonyítja, hogy a kár a kárt szenvedő személy vétkes, gondatlan magatartásának a következménye,
- k) ha a fuvarozást rendkívüli, a légi fuvarozói üzlettel együtt nem járó körülmények között hajtották végre.

e) A légi fuvarozási szerződés megszegése alapján támasztott igények érvényesítése a következő módon történik: károk esetén a kárigényt *óvás* formájában kell bejelenteni, amelynek hiányában kártérítési per nem indítható. A légifuvarozóval szembeni perket a fuvarozó székhelye (telephelye) szerinti bíróságnál, vagy a rendeltetési hely bíróságánál kell megindítani. A légi fuvarozóval szemben támasztott kárigények két éven belül *évülnek el*.

2.1.4. A tengeri áru fuvarozási szerződés

Történelmileg a tengeri fuvarozás tekinthető a legrégebb nemzetközi fuvarozási módnak, amely sokáig szokásjogi úton fejlődött. A mai tengeri fuvarozási jog kialakulására hatást gyakorolt a római jog, az olasz, a holland és - leginkább - az angol tengerjog. Utóbbi - az angol tengeri hajózás múlt századbeli jelentős szerepe folytán - domináns szerepet játszott az egyes országok napjainkban is érvényesülő jogi szabályozásának kialakításában.

A tengeri áru fuvarozás alábbi fajtáit különböztethetjük meg:

- a vonalhajózást (*liner service*) és
- a bérelt hajózást (*tramping, charter*).

Ennek megfelelően különböztetünk meg vonalhajozási és bérelt hajozási szerződéseket.

2.1.4.1. A vonalhajózás

A vonalhajózás fő jellemzője a *rendszeresség*, ami *darabárúk állandó, menetrendszerű fuvarozását jelenti, meghatározott kikötők között*, viszonylag rövid fuvarozási időtartammal.

a) A vonalhajózás legfontosabb okmányai:

- hajóraklevél vagy hajóselismervény
- kiszolgáltatási jegy
- dokkbizonylat
- hajóstiszti elismervény.

aa) *Hajóraklevél (Bill of Lading, connaissance, Konossement* – nemzetközileg elfogadott rövidítéssel: B/L)

A hajóraklevél a tengeri áru fuvarozás legfontosabb okmánya. Jogi természetére vonatkozóan első ízben 1784-ben a *Lickbarrow v. Mason* perben mondta ki egy angol bíróság, hogy

egyrészt elismervény, amely igazolja a rakomány átvételét,

1) *másrészt* rögzíti a korábban megkötött fuvarozási szerződés feltételeit,

- *harmadrészt*, a tulajdonjogot igazoló okirat, amely feljogosítja a címzettet az áru feletti rendelkezésre.

A hajóraklevél jogi természetét tekintve tehát - a fuvarlevéllel ellentétben - nem csupán a fuvarozási jogviszonyt szabályozza egészen az áru kiszolgáltatásáig, hanem rendelkezési jogot is biztosít a küldemény felett, sőt megtestesíti az árura vonatkozó tulajdonjogot, vagyis értékpapír.

A hajóraklevél kötelező tartalmát nemzetközi egyezmény: az 1924. évi Brüsszeli Konferencián megalkotott ún. *Hágai Szabályok* (más elnevezéssel: Brüsszeli Egyezmény) szabályozzák. Az egyezmény a gyakorlatban általában úgy érvényesül, hogy az egyes országok a saját tengerjogukban különös szabályokat állapítanak meg és mögöttes jogként, a belső jogban nem szabályozott kérdésekben alkalmazzák a Hágai Szabályokat. Magyarországon a Hágai Szabályokat az 1931. évi VI. tc. hirdette ki. A Hágai Szabályokhoz képest az 1968. évi Visby Szabályok állapítottak meg – a magyar jogba át nem emelt - módosításokat, ezért napjainkban a módosított Brüsszeli Egyezményt Hágai-Visby Szabályokként (*Hague-Visby Rules*) is szokás emlegetni.

A Hágai Szabályok szerint a hajóraklevélen *fel kell tüntetni*:

- az áru azonosságának megállapításához szükséges jeleket,
- a csomagok, illetve darabok számát, mennyiségét, vagy súlyát,
- az áru minőségét, és látható állapotát.

A hajóraklevelet több eredeti példányban *állítják ki*. Ezek mindegyik példánya értékpapír és külön-külön is megtestesítik az árut, ezért a vevők biztonsága érdekében a bankok csak a teljes sorozat (*full set*) átadásakor fizetnek.

A hajóraklevél, minthogy értékpapír, hátirattal (forgatással) *átruházható*, és jogosulttá az személy válik, aki a hátiratok összefüggő láncolatával tanúsítja jogosultságát.

ab) Kiszolgáltatási jegy (Delivery order - D/O)

A kiszolgáltatási jegyet elsősorban mezőgazdasági termékeknel alkalmazzák (gabona, magfélék, kakaó, kávé, stb.), főként olyan esetekben, amikor az importőr nagy mennyiségű árut vásárol tengerentúlról viszonteladás céljából, de a vásárláskor még nem tudja, milyen tételekben (hány részre osztva), és kinek fogja azt továbbadni. A delivery ordert a hajóstársaság (szállítmányozó) állítja ki a teljes sorozat hajóraklevél bevonása után annyi példányban, ahány vevőnek az árut (több részre osztva) eladták. A kiszolgáltatási jegy is *értékpapír*, megtestesíti az áru tulajdonjogát.

ac) Dokkbizonylat (Dock receipt)

Ez az okmány az első elismervény, ami az árunak a rakpartra, vagy a hajóhoz való fuvarozását igazolja. A dokkbizonylatot hajózási ügynökség állítja ki; csak az átvétel tényét igazolja, tehát nem értékpapír, keletkezése csupán a *feladási időt* tanúsítja.

ad) Hajóstishti elismervény: (Mate's receipt)

Az áruk elhajózásra történő felvételét igazolja, szintén az ügynökségek állítják ki. A hajóraklevél kiállításának alapjául szolgál, de nem értékpapír.

m) A tengeri fuvarozási szerződés jogi természetét és a szerződés, valamint az okmányok viszonyát tekintve az alábbiakat emeljük ki:

A jogirodalomban általában vitatott, hogy a tengeri fuvarozási szerződés *konszenzuális vagy reál ügylet-e*. A tengeri fuvarjogban mérvadó angol gyakorlat inkább a felé az álláspont felé hajlik, hogy a szerződés már a felek megállapodásával létrejön, azaz az ügyletet *konszenzuál* ügyletnek tekinti.

Az *angol* bírői gyakorlat szerint (1951: *The Ardennes* ügy), a fuvarozási szerződés rendelkezései, még ha azokat szóban kötötték is, elsőbbséget élveznek a hajóraklevélre írott szöveghez képest.

A hajóút *előkészítésével* és a *rakodással* kapcsolatban a *Heskell v Continental Express Ltd* ítélet (1950) tartalmazott a későbbi gyakorlatra irányadó rendelkezéseket. Eszerint a szállítványozó ügynök feladata, hogy a hajóteret biztosítsa és a küldeményt a hajó mellé fuvaroztassa; ő tölti ki a hajóraklevelet is. A hajó mellé (*alongside the ship*) helyezett árut a darukörön belül (*within the reach of the tackles*) az áruellenőr (*super intendent*) veszi át. A vele együtt működő raktáros (*tally clerk*) megvizsgálja az áru állapotát, és kiadja a hajóstiszti elismervényt, amelynek alapján a szállítványozó átveheti a hajóraklevelet, amelyet a kapitány ad ki. A kapitány a Brüsszeli Egyezmény értelmében feltünteti a fuvarlevélen az áru beazonosítására alkalmas adatokat, és leírja az áru állapotát. Ennek megfelelően a *Peter der Grosse* ügy (1875) óta a hajólevélen szerepel a “szemrevételezés során tapasztalt jó állapotban” kitétel (az ún. *good order condition*), amelynek elmaradása azt jelzi, hogy az árunak valamilyen hiányossága volt.

Az áru rendeltetési helyen történő *kiszolgáltatásával* szemben a bírói gyakorlat igen szigorú feltételeket támaszt. Az érkezési kikötőben a küldemény átvételére jogosult személy csak hajólevél ellenében kaphatja meg az árut. Az érkezési kikötőben az átvevő köteles ellenőrizni, hogy az átvett áru megfelel-e a hajóraklevél leírásának. A kifogásokat (óvás) a Brüsszeli Egyezmény szerint az átvételtől számított 3 napon belül kell írásban közölni a parancsnokkal. Ennek az óvásnak, az ún. “*seaprotestnek*” az elmulasztása után a kár szállítványkár jellegét (azaz azt, hogy a kár a fuvarozás során keletkezett) nehéz bizonyítani.

A tengeri fuvarozó a küldeményt *fuvardíj* ellenében fuvarozza. A *Kirchner v Venus* ügyben hozott ítélet (1859) óta a fuvardíjat nem kell megfizetni, ha az áru elveszett, vagy ha a hajó az érkezési kikötőben az árut nem tudja kiadni, vagy ha az áru elveszíti kereskedelmi jellegét. E szabályoknak mindamellert csak eszmei értékük van, kogens nemzetközi és belső jogi szabályozás hiányában ugyanis a fuvarozási szerződések rendszerint tartalmazzák “a rakomány elvesztésétől független fuvarfizetési kötelezettség” záradékot, azaz a fuvarozó a fuvardíjra az áru elvesztése esetén is igényt tarthat.

A fuvardíjakat a vonalhajósok, azaz maguk a fuvarozók határozzák meg úgy, hogy azokat egymás között ún. *conference*-ekben egyeztetik. A fuvardíjat elsősorban a feladó (*shipper*) köteles megfizetni, ennek elmaradása esetén pedig, a hajóraklevél-forgatmányok összefüggő láncolata alapján, a címzett.

c) A fuvarozó kötelezettségeit a Brüsszeli Egyezmény kimerítően szabályozza. Eszerint a hajós köteles megfelelő gondosság kifejtése mellett a hajót fuvarozásra alkalmas állapotba helyezni, a hajót kellően felszerelni, személyzettel és élelemmel ellátni, az áru elhelyezését szolgáló részeket tiszta, jó állapotba helyezni. Emellett a hajósnak megfelelő módon és gondossággal kell eljárnia a fuvarozás során a berakástól a kirakásig.

d) A fuvarozó (hajós) a fuvarozás során az áruban bekövetkezett *károkért* főszabályként csak korlátozottan *felelős*, a kártérítés csomagonként vagy egységenként nem lehet több, mint 100 angol font (a Visby Szabályok szerint 10.000 frank), hacsak a feladó nem értékbevallással adta fel az árut. A fuvarozó *mentesülhet* a felelősség alól (Brüsszeli Egyezmény IV. cikk 2. bekezdése). A különféle mentesülési okok - még ha más megfogalmazásban is - tükrözik azt az általános elvet, hogy a fuvarozó nem felelős a tőle független okokból keletkező károkért.

Két különleges kimentési ok ugyanakkor feltétlenül említést érdemel. Nem felel ugyanis a hajós:

- n) a hajóparancsnok, a tengerész, a kalauz, vagy olyan személy ténye, gondatlansága vagy hibája miatt keletkezett károkért, akit a fuvarozó a hajózással, vagy a hajó vezetésével megbízott (navigációs hiba), valamint
- a nem a fuvarozó "ténye vagy hibája" által okozott tüzesetek esetén.

A hajóssal szembeni igények a kiszolgáltatástól számított egy év alatt *évülnek el*: a határidő - ellenkező kikötés híján - jogvesztő jellegű.

e) A kár különös fajtája az ún. *közös hajókár (general average)*. Ez - a közönséges kárral szemben - a hajóparancsnok által elkövetett vagy elrendelt cselekmény eredményeként áll elő, amelyet a parancsnok a rakomány vagy fuvardíj mentése, megóvása érdekében fogatosít (pl. a hajó zátonyra futása esetén bizonyos árudarabok tengerbe dobálása a teher könnyítése érdekében). Ilyenkor a kárt arányosan meg kell osztani a hajó és a rakomány között a fuvarozott áruk és a hajó értéke arányában. A közös hajókárra vonatkozó részletes szabályokat nemzetközi szinten először a Yorkban tartott kongresszus állapította meg. 1874-ben az ún. Yorki Szabályokat átdolgozták és York-Antwerpeni Szabályok (*York-Antwerp Rules*) néven váltak ismertté. Jelenleg ennek az 1994-ben átdolgozott változata az érvényes.

A York-Antwerpeni szabályokat egyetlen állam sem hirdette ki belső jogszabállyal, azokat azonban mint *szokványt*, széles körben alkalmazzák. A tengerhajózásban a legtöbb hajóbérelti szerződés ugyanis tartalmaz olyan kikötést, hogy a közös károk rendezésénél a felek a York-Antwerp Szabályokat veszik figyelembe.

f) A tengeri áru fuvarozásra vonatkozóan létezik egy újabb, az UNCITRAL által 1976-ban kidolgozott egyezmény is (ún. *Hamburg Rules*). 1991-ben a csatlakozók száma elérte az egyezmény által megkívánt húsz országot (hazánk is ratifikálta), így az 1992. november 1-jén formálisan hatályba is lépett. Nagytömegű alkalmazására azonban mindeztidáig még nem került sor, tekintettel arra, hogy a legjelentősebb tengeri fuvarozó államok csatlakozása még várat magára, ennek megfelelően ez utóbbiak továbbra is a Hágai Szabályokat alkalmazzák. Ez az egyezmény a Brüsszeli Egyezménytől eltérő rendelkezéseket tartalmaz pl. a fuvarozó felelősségének az időbeli kiterjesztésére, eltörölni szándékozik továbbá a mentesülést a navigációs hiba esetére, és megemelné a fuvarozó felelősségének a felső határát.

2.1.4.2. A bérelt (szabad) hajózási szerződés

A bérelt hajózás (*charter party* – nemzetközileg elfogadott rövidítéssel: C/P) keretében a hajótulajdonos a hajója egészét vagy egy részét átengedi az áruk továbbítása céljából. A hajók nem menetrendszerűen közlekednek, hanem az igényeknek megfelelően.

A bérelt hajózás fajtái a következők:

- o) az útvonalbérlet (*trip v. voyage charter party*) esetében: a hajótulajdonos a hajót úgy bocsátja a fuvaroztató rendelkezésére, hogy fuvardíjfizetés ellenében vállalja az áruk két vagy több kikötő közötti elfuvarozását.
- az időbérlet (*time charter*) esetében: a bérlő meghatározott időre és bérleti díj ellenében veszi bérbe a hajót. A személyzet - bár a tulajdonos biztosítja - a bérlő utasítását köteles követni. A költségek közül az üzemanyag, valamint a kikötői és rakodási költségeket a bérlő viseli.
- a csupasz hajótest bérlés (*bare-bost charter*) keretében: a tulajdonos a hajót személyzet nélkül úgy adja bérbe, hogy ahhoz semminemű szolgáltatást nem nyújt a bérlőnek.

Látható, hogy a fentiek közül *csak az útvonalbérlet* minősül fuvarozási szerződésnek, a másik két esetben viszont az áruk továbbítása bérelt eszközzel, az eladó által történik. Az útvonalbérletre vonatkozóan az ún. blanketta szerződések (általános szerződési feltételek) a jellemzőek. E fuvarozási módra különféle nemzetközi szervezetek különféle szerződéses formulákat dolgoztak ki (charter party, röviden C/P). A Balti és Nemzetközi Hajózási Konferencia (*The Baltic and International Maritime Conference - BIMCO*) által kidolgozott szabvány szerződést egy 1976-os módosítással 1922 óta használatos a gyakorlatban (*Uniform General Charter Party*). A különböző formulák (általános szerződési feltételek) csak a szerződés megkötését segítő mintaként szolgálnak, és a felek által megváltoztathatók. A gyakorlatban a hajóbérleti szerződés megkötése úgy történik, hogy a felek a blanketta szerződésből törlik a nem kívánatos részeket és azt kiegészítik új, közösen kialakított feltételekkel.

A hajóraklevél az útvonalbérlet esetén is használatos, de itt *általában* csak annak igazolására szolgál, hogy a fuvarozó az árut fuvarozásra átvette.

A fuvarozó *felelőssége* útvonalbérlet esetén is vétkességen alapul, de a gyakorlatban a C/P-k számos felelősség alól mentesítő okot tartalmaznak.

2.1.5. A nemzetközi folyami hajófuvarozás

a) Az előzőekben látható volt, hogy a tengeri hajófuvarozást – földrajzi szempontoktól függetlenül - egységesen szabályozzák. Ezzel szemben a nemzetközi hajózásra alkalmas folyamokon történő fuvarozás feltételeinek meghatározására *folyamonként külön-külön* tettek kísérletet. A nemzetközi jelentőségű *európai* víziutakról 1997-ben írtak alá európai egyezményt, amelyet Magyarországon a 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet hirdetett ki. Az egyezmény függelékei tartalmazzák a nemzetközi jelentőségű belföldi víziutakat és kikötőket, valamint a víziutak műszaki és üzemeltetési jellemzőit.

Magyarország szempontjából a dunai hajózásnak van a legnagyobb jelentősége. A Dunán, mint víziúton való hajózás szabadságának elvét először az 1815. évi Bécsi Kongresszus mondta ki. Ezt követően, 1856-ban a partmenti országok, továbbá egyes nagyhatalmak (Anglia, Franciaország) részvételével nemzetközi egyezményt kötöttek, ezt követte az ún. Párizsi Duna Egyezmény aláírása 1921-ben.

b) A Dunára vonatkozó jelenleg hatályos egyezmény az 1948-ban elfogadott *Belgrádi Egyezmény*, amelyet Magyarországon az 1949:XIII. tc hirdetett ki. Az egyezmény földrajzi-területi hatálya az Ulmtól a Fekete-tengerig terjedő szakaszra vonatkozik.

1955-ben a Duna-menti országok, Magyarország, Csehszlovákia, Románia, Bulgária és a Szovjetunió hajózási vállalatai újabb egyezményt kötöttek egymással (*Pozsonyi Egyezmény*). A - *Dunai Árufuvarozási Feltételeket* (DÁF) tartalmazó - Pozsonyi Egyezményhez csatlakozott a két jugoszláv hajózási vállalat, majd a Bayerischer Lloyd és az osztrák DDSG is. Ez az egyezmény, az SzMG Sz-hez hasonlóan közösen kidolgozott *általános szerződési feltételekként* rendelkezett a fuvarozás általános kérdéseiről, az egységes díjszabásról, valamint a vontatásról és a hajókárokról.

A dunai folyami árufuvarozás során kiállított *okmány* a folyami fuvarlevél: ez nem értékpapír, minthogy csupán a fuvarozási *szerződés létrejöttét* bizonyítja. Duna-tengeri kombinált forgalomban azonban mód van hajóraklevél kiállítására is.

2.1.6. A kombinált fuvarozás

1980-ban Genfben írták alá az ENSZ keretében kidolgozott *Nemzetközi Multimodális Árufuvarozási Egyezményt*, amely azonban kellő számú ratifikáció híján még nem lépett hatályba. Az egyezmény arra hivatott, hogy a többféle fuvarozási módot alkalmazó ún. *kombinált* fuvarozási szerződésekre vonatkozóan nyújtson megfelelő szabályozást.

Az egyezmény lehetővé teszi mind forgatható, mind pedig nem forgatható fuvarlevél (az egyezmény szóhasználatával élve: *multimodal transport document*) kibocsátását a feladó választásától függően. Ennek az a gyakorlati jelentősége, hogy a fuvarozás körülményeitől függően kiállítható mind az árut megtestesítő (forgatható), mind pedig csupán az egyszerű (nem forgatható) fuvarokmány szerepét betöltő fuvarlevél.

A fuvarozó *felelősségének* alakulása a vasúti, illetve a közúti fuvarozásnál tárgyalta szerint alakul. A *felelősség alapján fizetendő kártérítés felső határának* a megállapításánál itt is az SDR-en alapuló elszámolási egységet veszik alapul. Elveszés vagy sérülés esetén a fuvarozó által fizetendő kártérítés csomagonként 920, illetve, ha ez magasabb összeget eredményezne, bruttó kilogrammonként 2,75 elszámolási egységben maximalizált. Abban az esetben, ha a kár egy meghatározott fuvarozási mód alkalmazása során keletkezett, az adott fuvarozási módra irányadó nemzetközi egyezmény rendelkezéseit kell alkalmazni. A fuvarozó mentesül a kártérítési felelősség alól, ha bizonyítja, hogy „minden ésszerű intézkedést megtett a kár vagy következményei elkerülése érdekében”. Az egyezmény szerint a fuvarozóval szembeni igények általános elévülése ideje 2 év.

A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara 1975-ben szokvány formájában kiadta a kombinált fuvarozási dokumentumra vonatkozó brosúráját (*298-as brosúra*).

2.1.7. A konténerfuvarozás

a) A konténeres árufuvarozás - a rakodás egyszerűsítése és gyorsítása, továbbá a fuvareszközök jobb kihasználása érdekében megindult technológiai korszerűsítésnek köszönhetően - a második világháború után indult fejlődésnek. A konténer többször is felhasználható, méretét, alakját tekintve szabványosított szállítótartály. A konténereknek különösen a kombinált fuvarozás keretében van nagy jelentőségük. A konténert legtöbbször a fuvarozók, illetve a konténer-lízing cégek biztosítják. A konténer nem önálló fuvarozási, csak sajátos csomagolási mód. A konténerek szállítása során mindig valamilyen korábban ismertetett fuvarozási fajtához tartozó fuvareszközt kell igénybe venni.

b) A konténerfuvarozás, mint csomagolási mód, a fuvarozásnak is sajátos vonást kölcsönöz. Ha ugyanis a konténert teljes mértékben megtölti a feladó által fuvarozásra bocsátott áru, maga a teljes megtöltött konténer (*full container load* - széles körben elfogadott rövidítéssel: *FCL*) képezi az árut, és nem az abban szállított darabok vagy csomagok. Ez azt is jelenti, hogy amennyiben a konténer zárja, plombája a fuvarozás során érintetlen marad, az a vélelem, hogy az áru mennyiségi hiánya nem keletkezhetett a fuvarozás alatt.

Ha viszont a feladott áru nem tölti meg a konténert (*less than a full container* – *LCL*), akkor azt a konténer-rakodó állomásokon gyűjtőkonténerbe teszik, és majd csak a célállomás konténer-rakodó állomásán választják el a többi árutól. Ilyenkor természetesen a fuvarozó mennyiségi hiányokért való felelőssége az adott fuvarozási módra vonatkozó szabályok szerint alakul: nincs tehát jelentősége annak, hogy az árut konténerbe csomagolva szállították.

2.2. A nemzetközi szállítványozási szerződés

A szállítványozási szerződés, amelyet korábban „fuvarbizomány” elnevezéssel illettek - a szerződéstípus szempontjából - a megbízási szerződések csoportjába tartozó bizományi szerződés. A szerződés tárgya a “valamely küldemény továbbításához szükséges fuvarozási és egyéb szerződések” megkötése a szállítványozó által a saját nevében, de a megbízó javára, valamint „a küldemény továbbításával kapcsolatos egyéb teendők” elvégzése (*Ptk. 514.§ (1) bekezdés*).

A magyar jogban a szállítványozásra vonatkozó szabályokat a *Ptk. XLIII. fejezete* tartalmazza. A kollíziós szabályozást tartalmazó 1979. évi 13. tvr. 25.§ i. pontja alapján a felek jogválasztásának hiányában a szállítványozási szerződésre a szállítványozó székhelyén vagy telephelyén irányadó jogot kell alkalmazni.

A nemzetközi szállítványozást eddig még nem szabályozták nemzetközi egyezményben, így nem is beszélhetünk a fuvarjoghhoz hasonló nemzetközi szállítványozási jogról. A nemzetközi szállítványozási szerződések megkötéséhez szokványok nyújtanak segítséget.

A nemzetközi szállítványozás keretében a szállítványozó különböző okmányokat állít ki. A leggyakoribb okmány a *szállítványozói átvételi elismervény (spediteur receipte)*, amely a

megbízás tényét és az áru átvételét igazolja. Ennek az okmánynak a nemzetközi forgalomban használt egységes formája a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara által szokványként kidolgozott, ún. FCR okmány (*Forwarding agent's certificate of receipt*). Az FCR kiállításával a szállítványozó azt vállalja, hogy a küldeményt az okmányon szereplő személy részére továbbítja (kiszolgáltatja).

A másik ugyancsak szokványként alkalmazott egységes okmány az ún. FCT (*Forwarding agent's certificate of transport*). Ez az okmány hasonlóképpen funkcionál, mint a hajóraklevél, mert nem csupán azt igazolja, hogy az árut a szállítványozó fuvarozásra átvette, hanem annak kiállítója azt is vállalja, hogy az árut az azon, illetve forgalmán feltüntetett személynek kiszolgáltatja.

A szállítványozók a szokványok alapján *felelősséggel* tartoznak az általuk kötendő fuvarozási és egyéb szerződések *szakszerű* megkötéséért, ami magába foglalja a *megfelelő* partnerek kiválasztásáért való felelősséget is. A szállítványozót fuvarozói felelősség terheli továbbá a küldeményben bekövetkezett *károkért*, ha a kár olyankor keletkezett, amikor a küldemény az ő birtokában volt.

A szállítványozóval szembeni igények a jelentősebb nyugat-európai jogokban hat hónaptól három évig terjedő időtartam alatt évülnek el.

2.3. A raktározási szerződés

a) A nemzetközi kereskedelemben gyakran szükségessé válik a különféle áruk tárolása. A raktáraknak két fajtája alakult ki: a magán-, és a nyilvános raktárak. A magánraktárakat általában különböző vállalatok a saját áruik raktározására tartják fenn, a nyilvános raktárak viszont üzletszerűen foglalkoznak mások áruinak raktározásával.

A magán-, és a nyilvános raktárak sajátos esetei a vámszabad- (konszignációs) raktárak; ezek a vámhatóság felügyelete alatt működnek, ahol a vámhatóság meghatározott ideig vámmentes tárolási lehetőséget biztosít. A konszignációs raktárak területe vámszabadterületnek minősül, és behozatali vám csak akkor fizetendő az ott tárolt áruk után, ha azokat a vámszabadterületekről belföldre szállítják. A konszignációs raktárak elsősorban a közvetítő kereskedelemben, valamint a gépek és berendezések alkatrészellátásában játszanak szerepet, gyakran veszik igénybe azokat továbbá a fuvarozás során közbelső raktározás céljára is (például ha az csak a fuvarozás alatt tisztázódik, hogy az árut annak tulajdonosa hogyan és kinek adja el).

b) A nyilvános raktárak a beraktározott árukról általában egyszerű *elismervényt (letéti jegyet)* állítanak ki, amely az áru raktár általi átvételét, és e vonatkozásban a letéti szerződés létrejöttét bizonyítja. Ebben a vonatkozásban a nyilvános raktárak sajátságos típusát képviselik, és így kivételt képeznek az ún. közraktárak (*öffentliche Lagerhäuser, magasins généraux*), amelyek külön jogszabályi felhatalmazás alapján közraktári jegy kiállítására is jogosultak.

Közraktári szerződés alapján a raktározó vállalat az általa átvett és nála raktározott áruknak a díjfizetés ellenében való megőrzésére vállal kötelezettséget, továbbá e tevékenysége kapcsán a közraktár közraktári jegyet bocsát ki és kölcsön nyújtásával is foglalkozik, amelyre fedezetet a nála elhelyezett áru biztosít. A közraktári szerződés az áru beraktározásával jön létre, ekkor kerül sor a közraktári jegy kibocsátására is.

A közraktári szerződés rendszertanilag a letét különös nemei közé tartozik, a rá vonatkozó anyagi jogi szabályokat a magyar jogban mégsem a Ptk., hanem a közraktározásról szóló 1996:XLVIII. tv. tartalmazza.

A kollíziós jogi szabályt a nemzetközi magánjogról szóló 1979. évi 13. tvr. 25.§ e. pontja állapítja meg: eszerint a felek jogválasztása hiányában a közraktári szerződésekre a letéteményes (közraktár) jogát kell alkalmazni.

A közraktári jegy olyan értékpapír, amely megtestesíti a beraktározott áru feletti tulajdonjogot, azaz annak fejében a közraktár az árut köteles kiadni.

A közraktári jegy alkalmazása nagyon gyakori a nemzetközi kereskedelemben: egyrészt lehetővé teszi az áru továbbadását annak mozgatása nélkül is, másrészt az áru tulajdonosa a közraktártól hitelhez is juthat, aminek biztosítékaul az áru feletti zálogjog szolgál. Ilyenkor a zálogjegyet az adós a hitelezőre ruházza át. Ha az adós a hitelt nem fizeti vissza, a hitelező a zálogjegy birtokában követelheti a zálogtárgy nyilvános árverésen történő értékesítését annak érdekében, hogy követelése a befolyt vételárból kielégítést nyerhessen.

2.4. A külkereskedelmi ügyletekkel kapcsolatos biztosítási szerződések

Magyarországon a biztosítást a Ptk. XLV. fejezete szabályozza. Az 536.§ (1) bekezdésében megfogalmazott definíció alapján a biztosítási szerződésben *“a biztosító meghatározott jövőbeni esemény (biztosítási esemény) bekövetkeztétől függően bizonyos összegnek megfizetésére vagy más szolgáltatás teljesítésére, a biztosított, illetőleg a másik szerződő fél pedig díj fizetésére kötelezi magát”*. A biztosítási szerződés résztvevői a *biztosító*, a biztosítást kötő *szerződő fél*, a *biztosított*, és a *kedvezményezett*. A Ptk. 567.§ (1) bekezdése kimondja, hogy a törvény rendelkezéseitől a biztosító biztosítási szabályzata, vagy a felek szerződése a biztosított, és a kedvezményezett hátrányára nem térhet el. Ez alól a szabály alól éppen a fuvarozási (szállítmányozási) biztosítás képez - itt tárgyalandó - kivételt.

A nemzetközi magánjogról szóló 1979. évi 13. tvr. 25.§ h. pontja értelmében a biztosítási szerződésre jogválasztás hiányában a biztosító székhelye (telephelye) szerinti jog az irányadó.

A külkereskedelemben részt vevőknek e tevékenységükkel kapcsolatban számos *kockázattal* kell szembenézniük. E kockázatok elhárításának vagy csökkentésének eszköze a biztosítás.

A nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogában két különleges tárgyú vagyonszámításnak, a szállítmánybiztosításnak, és a hitelbiztosításnak van jelentősége. Ezek mindemellett rend szerint nem minősülnek külkereskedelmi szerződésnek, hiszen a biztosító és a biztosítást kötő szerződő fél jellemzően azonos állambeli honossággal bír.

2.4.1. A nemzetközi szállítmánybiztosítási szerződés

A szállítványbiztosítási szerződés keretében a biztosító azt vállalja, hogy a biztosítottnak megtéríti a biztosított tárgyban keletkezett olyan károkat, amelyek a szállítás rendes menete során következhetnek be.

A szerződés feltételeinek a kialakításával kapcsolatban feltétlenül utalni kell arra, hogy a Ptk. 567.§ (2) bekezdése lehetővé teszi fuvarozási (és így a Ptk. 521.§ (3) bekezdése folytán úgyszintén a szállítványozási) biztosítási szerződésre a Ptk. vagyonbiztosításra vonatkozó rendelkezéseitől eltérő szabályozás kialakítását. A szállítványbiztosítási szerződések körében tehát elvben a lehető legteljesebb szerződési szabadság érvényesül. A biztosítási feltételek kialakítása során a felek általában figyelembe veszik a csaknem egy évszázados múltra visszatekintő nemzetközi szerződéskötési gyakorlatot.

A szállítványbiztosítási szerződéseket szinte az egész világon az 1906. évi angol Tengeri Biztosítási Törvény (*Marine Insurance Act*) rendelkezésein alapuló feltételrendszer alapján kötik, oly módon, hogy e törvény rendelkezéseit „emelik be” a szerződésekbe.

A biztosító kockázatvállalása szempontjából a gyakorlatban *háromféle biztosítási alaptípus* létezik:

- az ún. *A* típusú biztosítás (a régebbi szóhasználat szerint “*All Risks*”), ez minden olyan fuvarozás során bekövetkező kockázatra kiterjed, amely a biztosított szállítmányt a biztosítás tartalma alatt terheli, *nem* nyújt azonban fedezetet a szállítványbiztosításból eleve kizárt kockázatokra;
- az ún. *B* típusú biztosítás (a régebbi szóhasználat szerint *W.A.* vagy *W.P.A.* - *With Particular Average*), ennek keretében a biztosító azokat a károkat téríti meg, amelyek a “*vis maior*” vagy “*baleseti*” jellegű kockázatokból erednek; és
- az ún. *C* típusú biztosítás (a régebbi szóhasználat szerint *F.P.A.* - *Free from Particular Average*), amely a legszűkebb kockázati kört fedi le, hiszen *kizárólag* a szállítvány vagy annak egyes csomagolási egységeiben bekövetkezett teljes kárának a megtérítésére terjed ki.

Az itt felsorolt alaptípusokhoz kapcsolódóan a gyakorlatban igen elterjedt bizonyos politikai kockázatok *külön záradékkal* történő biztosítása. Ilyen jellemzően előforduló záradék például

- az ún. háborús záradék (*Institute War Clause*), amely a háborús események folytán keletkező károokra nyújt fedezetet, és
- az ún. sztrájk záradék (*Institute Strike Clause*), amely a sztrájkok, polgári zavargások, terroristák stb. által okozott károokra vonatkozik.

2.4.2. Az exporthitel-biztosítási szerződés

Az exporthitel-biztosítási szerződés alapján a biztosító a külkereskedelmi tevékenységet folytató vállalatok exportból származó, meg nem fizetett követeléseinek a biztosítását vállalja, beleértve a külföldi megrendelés alapján történő gyártás ráfordításainak megtérítését is.

Az exporthitel-biztosítási szerződés a gyakorlatban *három típusú kockázatra*, gazdasági, politikai és árfolyam kockázatra nyújthat fedezetet attól függően, hogy a felek mely kockázatokra kiterjedően kötnek egymással szerződést.

- a) A *gazdasági* kockázatok egészen leegyszerűsítve az adós fizetési képtelenségével kapcsolatosak. Ilyen esetben biztosítási esemény lehet ha az adós ellen csőd- vagy felszámolási eljárás indul.
- b) A *politikai* kockázatok az adós országában bekövetkező bizonyos államhatalmi intézkedések által okozott károkat foglalják magukban. A biztosító ilyenkor államosítás, átutalási tilalom, háború, beviteli vagy kiviteli engedély visszavonása stb. esetében fizet.
- c) Az *árfolyamkockázatok* a követelés pénznemében bekövetkezett leértékelés, értékcsökkenés révén bekövetkezett károkra vonatkoznak.

* * *

Irodalom

Bánrévy Gábor: A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga (Budapest, 1998)

Vattay György: Nemzetközi áru fuvarozás – Vattay (szerk.): A külkereskedelem jogi kézikönyve I. kiadás (ELTE JTI, 1991)

Zafir János: Nemzetközi áru fuvarozási jog – Bánrévy (szerk.): A külkereskedelem jogi kézikönyve II. kiadás (ELTE JTI, 1994)

Knap Zsuzsa: A külkereskedelmi szerződésekkel összefüggő biztosítási kérdések – Bánrévy (szerk.): A külkereskedelem jogi kézikönyve II. kiadás (ELTE JTI, 1994)

Hegyí – Törzsök – Gulyás – Metz – Sípos: A külkereskedelem technikája és szervezése (Budapest, 1989)

Schmitthoff, Clive M.: Schmitthoff's Export Trade (London, Stevens & Sons, 1990)

Jacquet, Jean-Michel - Delebecque, Philippe: Droit du commerce international (Paris, Dalloz, 1997)