

Jogi melléklet

Külgazdaság, LXII. évf., 2018. november–december (151– 171 o.)

Tengeri és légi felelősségbiztosítás

VERMES ATTILA

A tengeri és légi felelősségbiztosítás szoros kapcsolatban áll mind a hagyományos fuvarozási és szállítmányozási szerződéssel, mind pedig az árura és fuvarszközre (hajótestre) vonatkozó vagyonbiztosítással. Noha harmadik személyek javára szóló biztosításnak hívjuk, végső soron azonban a felelősségi szabályok miatt itt is a biztosított saját vagyona csökken az önrésszel. A fuvarozás és szállítmányozás egyfelől megreformálta a biztosítási jogot a felelősségbiztosítás kialakulásával, másfelől a felelősségbiztosítás is megreformálta a logisztika jogát. Történetileg ugyan jóval később alakult ki, azonban ma már hasonló fontosságú szerepet tölt be a nemzetközi kereskedelemben, mint a régebbi biztosítási módozatok. Tekintettel arra, hogy a fuvarozás és szállítmányozás hatályos jogi szabályozása alágazatokra töredezett, ráadásul sok esetben ismeretlen a kár bekövetkezésének modalitása, vagy a fuvarozó exkulpálja magát a felelősség alól, a felelősségbiztosítás mint párhuzamos fedezet léte indokolt az áruk térbeli áramlása során. A szerződéstípusok fejlődése azonban nem ért véget. Már ma is létezik néhány olyan modern biztosítás, mely a fuvarszközre, árura, felelősségre vonatkozó kockázatokat egy kötvényben komplexen biztosítja, de az önvezető (autonóm) járművek és a multimodális fuvarozás biztosítási szerződésai további jogi kutatásokat igényelnek.

Journal of Economic Literature (JEL) kód: G22 Insurance, K39 Other.

<https://doi.org/10.47630/KULG.2018.62.11-12.151>

Dr. Vermes Attila, mestertanár, Széchenyi István Egyetem, Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kar, Kereskedelmi, Agrár- és Munkajogi Tanszék. E-mail: vermesa@sze.hu

A felelősségbiztosítás és a vagyombiztosítás részlegesen csereszabatos. Nehezen képzelhető el olyan eset, hogy a felelősségbiztosítás és vagyombiztosítás teljes mértékben lefedje egymást. A részlegesség mértéke függ a biztosítható kockázatoktól, a kizárt kockázatoktól és a mentesülési okoktól. Felelősségbiztosítási szerződés alapján a biztosított követelheti, hogy a biztosító fizesse meg közvetlenül a károsultnak azt a kárt, amelyért a biztosított jogi felelősséggel tartozik, legyen szó akár szerződéses, akár szerződésen kívüli károkozásról. A felelősség, valamint a felelősségbiztosítás szempontjából irreleváns, hogy a károkozó közvetlenül a biztosított, vagy olyan személy, akinek cselekedeteiért a szerződés, vagy jogszabály rendelkezése folytán felelős (pl. alkalmazott, szövetkezeti tag, képviselő, megbízott károkozása).

A jogi felelősség fennállhat szerződésszegésből vagy kárkötelemből egyaránt, azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy hatályos jogunk csupán *a másnak okozott károkra* tartalmaz megtérítési szabályt, a károkozó saját magának okozott, köznyelvben „önhibásnak” nevezett károk esetén csupán vagyombiztosítási védelem állhat fenn (pl. casco biztosítás), felelősségbiztosítási nem.

Novotni Zoltán szerint nem csupán a biztosító és a biztosított, hanem a károsult is alanyává válik a felelősségbiztosítási jogviszonynak a kárrendezés során, álláspontja szerint ilyenkor a károsult „az ügy ura”, hiszen dönthet a teljesítés elfogadásáról vagy megtagadásáról, azaz nézete szerint jogállása eltérő az életbiztosítási szerződés kedvezményezettjétől.¹ *Novotni Zoltán* hívta fel a figyelmet arra, hogy noha korábban valóban létezett olyan tendencia, miszerint a biztosító érdekében állt a tényleges fizető fél kiléte, a felelősségbiztosítási jogviszony fennálltának titokban tartása, ma már a felelősségbiztosítások jelentős része nyilvános, sőt kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás esetén lehetőség van a biztosítótársaság közvetlen perlésére.²

A jogi felelősségen általában „*responsabilité*” értelemben vett felelősséget értünk, „*Haftung*” értelemben szavatol a biztosító és a kezes is.³ A felelősségbiztosítási kötvény általában tartalmaz egy együttműködési klauzulát, miszerint a biztosított nem ismerheti el a felelősségét, vagy nem intézheti el az ügyet a biztosító beleegyezése nélkül, és megígéri, hogy minden olyan információt megad a biztosító számára, ami ahhoz szükséges, hogy megvédje a biztosítottat, valamint ehhez minden ész-

¹ *Novotni* [1981], 66. o.

² *Novotni* [1981], 34–35. o.

³ *Földi–Hamza* [1996], 431. o.

szerű segítséget megad a biztosítottnak.⁴ A biztosító közvetlen perlésének lehetőségét ugyan már több külföldi törvény is tartalmazta,⁵ a jogtudományban konszenzus alakult ki abban, hogy a felelősségbiztosító jelenleg kivételes közvetlen perlésének lehetőségét általánossá kell tenni.

II. A jogi felelősség és a felelősségbiztosítás egymásra hatásának egyes kérdései

Eörsi Gyula az 1986-os biztosítási jogi világtalálkozó főreferenseként azt tartotta a biztosítási jog fő kérdéseinek, hogy a biztosítás mint jogi és gazdasági intézmény tud-e egyedül válaszolni a társadalmi-gazdasági változásokra, vagy társulnia kell-e az állami és öngondoskodási jogintézményekkel, fel kell-e adni veszélyes foglalkozásokat, kockázatos exportügyleteket a felelősségbiztosítás krízise miatt, valamint visszaszorul-e a kártérítés a felelősségbiztosítási jogviszonyban? A jog alkalmazkodik a múlt és jelen kihívásaira és megoldásokat dolgoz ki tradíciót követve, egyre inkább sajátjává téve a másutt született megoldásokat, ami vonatkozik a biztosításokra is. A biztosítási rendszer az új kihívásokra először ösztönösen reagálva megtorpant, de csak ideig-óráig, hiszen nem veszélyeztetheti gazdasági szerepét azáltal, hogy elutasítaná új kockázatok – bármelyek is legyenek azok – felvállalását.⁶

A felelősségbiztosítási szerződés eredetileg a károkozó védelmére jött létre, segítséget nyújt azokban az esetekben, amikor a vétkesség csekély foka ellenére az okozott kár igen magas összegű, azonban jelenleg a károsultat éppannyira védi a károkozó teljesítési képessége, illetve készsége hiányában. A különböző életviszonyok szabályozása során a jogalkotó általában a felek eltérő érdekei közötti kompromisszumos megoldást fogad el. A fuvarozó felelőssége egyrészt erkölcsileg is kifogásolható vétkes magatartásokból, másrészt pedig szinte kockázattelepítési jellegű fokozott felelősségű alakzatokból áll. A felelősségbiztosítás egyszerre védi a károkozó (fuvarozó), valamint a károsult érdekeit. Felelősségbiztosítás minden olyan biztosítási védelem, amely a harmadik személyekkel szemben fennálló felelősség esetén kártalanít.⁷ A szerződészegésért való felelősség fedezetét általában kizárják. Egy ehhez kapcsolódó kizárás az üzleti kockázat kizárása, ami arra szolgál, hogy a

⁴ *Clarke–Burling–Purves* [2006], 871. o.

⁵ *Beck* [1966], 14–15. o.

⁶ AIDA [1986], 99–100. o.

⁷ *Quinlan v Liberty Bank Co* 575 So 2d 336, 339 (LA, 1990).

fizikai kárért fennálló szerződésen kívüli károkozásra álljon fenn fedezet. Következésképpen a szerződészegés miatt elszenvedett gazdasági károkban kapcsolatban fedezet nem fog fennállni, ha a szerződészegés a biztosított termékének vagy szolgáltatásának elégtelen minőségéből fakadt.⁸

A polgári jogi felelősség fő funkciói (reparatív, represszív, nevelő)⁹ a felelősségbiztosításban is tovább élnek, de természetesen csak mögöttesen. Az önrész, a kármentességi díjkedvezmény és díjvisszatérítés azt a célt szolgálja, hogy a biztosított érdekeltté váljon a károk elkerülésében, hiszen gazdasági szempontból (is) az a legjobb megoldás, ha egyáltalán nem kerül sor károkozásra, mely szempontot a kodifikációnak is figyelembe kell vennie.

Régi magyar magánjogunk a közlekedésben nem csupán a köz- és vasúti közlekedést, hanem a hajóközlekedést is veszélyes üzemnek minősítette.¹⁰ Nem szabad azonban elfeledkezni a társadalmi berendezkedés hatásairól sem: a szocialista polgári jog általában a szociális funkciót, a károk elosztásának társadalmiasítását (*socialisation of risks*) helyezte előtérbe, s a biztosító nyereségét legfeljebb a megtürt jelenségek között tartotta számon, a biztosítók versenye s ennek a konkrét jogviszonyokra gyakorolt hatása (pl. az együttbiztosítás, viszontbiztosítás tekintetében) pedig értelemszerűen fel sem merült, mint ahogy a szerződési szabadság sem állított olyan erős korlátot az magánviszonyokba való állami beavatkozás elé.

Az ún. abszolút „felelősség” csupán nevében felelősség,¹¹ ennek megfelelően – a jogi felelősség keretein belül – külön elemzésre nem szorul.

A XIX. század elején elképzelhetetlen lett volna a felelősségbiztosítás. Erkölcstelennek minősítették volna mind a magánjogi, mind pedig a büntetőjogi felelősség következményei ellen kötött biztosítást.¹² A XX. század elején ez már nem volt igaz, azonban a bíróságok azon fáradoztak, hogy a gépjárművel okozott baleseteket ne minősítsék ténylegesen bűncselekménynek. Később a bíróságokon azzal védekeztek, hogy nem lehet biztosítani a szándékosan okozott károkat, így azzal érveltek, konkrét példával, hogy noha a biztosított szándékosan részegedett le, majd szándékosan hajtott gyorsan, azonban az utolsó hibás döntés, az már nem volt szándékos, így a

⁸ Abraham, 36 Tort & Ins LJ 777, 788 (2001).

⁹ Eörsi [1961], 35. o.

¹⁰ Kolosváry [1930], 432–433. o.

¹¹ Az „abszolút felelősség lényegében már nem felelősség, csak pusztán kárrendezés, mely az objektív szankció mintájára a vagyon védelmét szolgálja” (kárelosztási szempont). *Asztalos* [1996], 125. o., 215. lj.

¹² *Tunc* [1983], Part 1. No. 90., 50. o.

felelősségét jogszerűen biztosították.¹³ Azonban ma már világos, hogy annyira erős a károsult fél védelme, hogy függetlenül attól, hogy szándékosan okozták-e a kárt, a biztosítás érvényesnek tekintendő. Ezzel összefüggésben említhető azonban, hogy a fedezet létezésének kevés hatása van az egyes biztosítottak magatartására.¹⁴

A deliktuális és szerződéses kárkötelem egyidejű elismerését ugyanazon szerződő felek között a kontinentális jogban a felelőségek egybeesésének (*concurrency of liabilities*), illetve az újabb angol terminológia alapján párhuzamos felelősségnek (*parallel liabilities*) nevezik.¹⁵ Feltehető a kérdés, hogy amennyiben ilyen esetben nem lenne szerződés a felek között, akkor szerződésen kívüli károkozásként kellene-e minősíteni a károkozó tevékenységét. Amennyiben igen, akkor a jogrendszer általában mind a szerződéses, mind a deliktuális felelősséget megállapíthatónak tartják ugyanazon személlyel szemben, de az már kérdés, hogy mindkét alapon el lehet-e eljárni.¹⁶ Amennyiben az egyik szerződő félnek a másik szerződő féllel szemben szerződéshez képest alapuló követelése van, s ezzel párhuzamosan a másik fél közreműködőjével szemben szerződésen kívüli károkozás jogcímen is felléphet, a felelősség kölcsönös fennállásáról (*co-existence of liabilities*)¹⁷ beszélhetünk a kontinentális jogban. Az újabb angol esetjogban hálózati felelősségről (*network liabilities*) szólnak.¹⁸

Sokan a felelősség feloldódását a biztosításban akként képzelik el, hogy egyrészt eltűnik a jogi felelősség, míg másik oldalon a korábbi felelősségbiztosítás kiszélesedik, és átalakul egy minden potenciális károsultra kiterjedő baleset- és vagyonszükségletbiztosítássá.¹⁹ Ennek indokaként hozzák fel egyrészt a bizonyítási nehézségeket (pl. az *Exner* névvel fémjelzett *Beweisnotstand*, azaz bizonyítási szükséghelyzet), az ezzel járó időt és költséget, másrészt a káresemények számának, valamint az ezzel okozott károk technikai fejlődéssel (pl. motorizáció, atomenergia használata) együtt járó drasztikus növekedését.

¹³ *Tinline v White Cross Ins Assn Ltd* [1921] 3 KB 327; *James v British General Ins Co Ltd* [1927] 2 KB 311.

¹⁴ *Clarke–Burling–Purves* [2006], 773. o.

¹⁵ A német jog álláspontjára: *Helm* [1966], 289. és 312. o. V. ö. az elnevezésére: *Weir* [1983], 12. fejezet.

¹⁶ Noha egyes régebbi német szerzők ezt megengedhetőnek tartották: *Arens* [1970], 392–393. o., 3–5. l.j.

¹⁷ *The Eras Eils Actions (Société Commerciale de Reassurance v. Eras International Ltd.)* [1992] 1 Lloyd's Rep. 570. (C.A.)

¹⁸ *De Wit* [1995], 46. o.

¹⁹ „Az általános kár- és balesetbiztosítás bevezetését a szerződésen kívül okozott károk rendezésére a felelősségi jog változása végkifejletének nevezhetjük.” *Sólyom* [1975], 12. o.

A mások megsértésének valószínűsége azáltal is növekedett, hogy mind a lakosság, mind a termelőtevékenység koncentráldott a társadalmi-gazdasági fejlődés során, s így az érdekszférák közelebb kerültek egymáshoz.²⁰ *Mádl Ferenc* szerint a fenti biztosítás (megfogalmazása szerint: károkozás-biztosítás) előnyeként említhető, hogy a károkozó sikeres felelősség alól kimentésére, a végrehajtás esetlegességére tekintet nélkül is megtérítené az okozott kárt, valamint akkor is, ha a károkozó „különleges méltánylást érdemlő körülmények miatt csökkentett kártérítés kedvezményére érdemes”.²¹ Megfordul ezáltal a nézőpont, nem a potenciális károkozók, hanem a potenciális kárt elszenvedők veszélyközösségéből indulnak ki, az összes lehetséges károsult biztosított minősége pedig jogszabályban előírt szerződéskötési kötelezettséggel (*Kontrahierungszwang*),²² vagy közvetlenül jogszabály által létrehozott jogviszonnyal érhető el.

A felelősségi jogi és felelősségbiztosítási szabályoknak szinkronban kell lenniük egymással, ahogy azt az Európai Bizottság egy ajánlásában is megfogalmazta. Álláspontja szerint felelősségkorlátozó intézkedések bevezetése előtt „szükséges lenne megvizsgálniuk ezek hatását a pénzügyi piacokra és a befektetőkre, a jegyzett társaságok jog szerinti könyvvizsgálatának piacához való hozzáférés feltételeire, valamint a könyvvizsgálat minőségére, a kockázatok biztosíthatóságára és a könyvvizsgálat tárgyát képező társaságokra.”²³

A *no-fault compensation* esetében nem vizsgálják a felróhatóságot, elég csupán a kár bekövetkezésének tényét, valamint a kár mértékét bizonyítani. A *no-fault compensation system* a károsultak védelmét szolgáló vagyonbiztosítási (egyes esetekben egészségbiztosítási-/balesetbiztosítási) szerződés. A *no-fault* rendszerrel szemben érvként hozzák fel, hogy a fuvarozói felelősségbiztosításoknál a fuvarozók szeretnék viszontlátni az ügyfeleiket, a feladókat, azaz érdekükben áll, hogy gyorsan és minél teljesebb mértékben teljesítsen a biztosító.²⁴ A *no-fault insurance* elv alapján az USA több tagállamában fogadtak el rendelkezéseket arra nézve, hogy az autóbalesetek sérültjei közvetlenül a saját biztosítójuktól követelhetik a gyógyítási és kórházi kiadásokat, függetlenül attól, hogy ki volt a felelős a sérülést okozó balesetért.²⁵

²⁰ Részletesen: *Harmathy* [1974], II. fejezet.

²¹ *Mádl* [1964], 511. o.

²² Szerződéskötési kényszerre: *Szladits* [1941], 40. o.

²³ A Bizottság ajánlása (2008. június 5.) a jog szerinti könyvvizsgálók és könyvvizsgáló cégek polgári jogi felelősségének korlátozásáról, 7. pont.

²⁴ *Clarke* [2007], 327. o.

²⁵ *Martinez* [2001], 6. o.

Az általános ismertetést követően az alábbiakban a felelősségbiztosítás speciális kérdéseit két területen, a tengeri és a légi fuvarozás kapcsán vizsgáljuk.

III. Tengeri felelősségbiztosítás

A tengeri felelősségbiztosítás angol jogi fejlődése szempontjából lényeges, hogy 1836-ban a *de Vaux v. Salvador*-ítéletében angol bíróság kimondta, hogy a tengeri biztosítási kötvény általános formájában nem terjed ki azon tengeri balesetekkel kapcsolatos felelősségi kockázatokra, amelyekben a károkozó a biztosított hajótulajdonos.²⁶ Ezen precedens után a biztosítók létrehozták az ún. *Institute Running Down* (vagy *Collision*) klauzulát, amelyekkel fedezetet nyújtottak a felelősségi esetekből fakadó károkra is. A hajótulajdonosok felelősségbiztosítói szintén limitálhatják szolgáltatásukat az 1976 LLMC (*Convention on Limitation of liability for Maritime Claims*), London 1. cikk (6) alapján ugyanarra a szintre, mint a biztosított kártérítési felelősségének mértéke. A fenti egyezményt az 1996-as Protokoll egészítette ki, mindegyik hatályban van az Egyesült Királyságban.²⁷

A harmadik személyekkel szemben fennálló felelősségi klauzulát gyakran *Running Down Clause*-nak hívják. Az *Admiralty Court* sokáig összeadta és elfejezte a hajókban keletkezett károkat, csak a *Maritime Conventions Act 1911* vezette be a károk arányos felosztását a vétkességtől függően.²⁸ Az 1976-os LLMC Konvenció további újdonsága, hogy kiterjeszti felelősségbiztosító fedezetét arra az összegre, amelyre a felelősségét korlátozni jogosult károkozó biztosított maximálta.²⁹ Plusz felár ellenében az *Institute Malicious Damage Clause* alkalmazható a szándékos rongálásokra, vandalizmusra, szabotázsra.³⁰ A rakománnyal kapcsolatos felelősségbiztosítás esetén a biztosító vagy kizárja a nemzetközi egyezményekben rögzített kártérítési limitek feletti szolgáltatást, vagy kizárólag pótdíj ellenében vállal ennél magasabb összegű szolgáltatást.³¹

Álláspontom szerint a fuvarozó számára versenytársaihoz képest versenyelőnyt jelenthet, amennyiben korrekt módon tájékoztatja ügyfeleit a biztosítás előnyeiről, valamint a biztosítási díjban megjelenő hátrányairól, különösen akkor, ha egy jó

²⁶ *Dover* [1975], 548. o.

²⁷ *Baatz* [2011], 309–310. o.

²⁸ *Bennett* [2006], 396. o.

²⁹ *Wilson* [2008], 279. o.

³⁰ *Bennett* [2006], 446. o.

³¹ *Margo* [2000], 175. o.

üzleti hírnévvel (*goodwill*) rendelkező biztosító szolgáltatásának igénybevételét javasolja. Amennyiben az ügyfelek jelentős része igényli a biztosítási fedezetet, úgy a fuvarozó jelentős mennyiségi kedvezményhez juthat a biztosítási díj összegéből. A biztosítottnak jóval több információja van a biztosítóhoz, valamint a fuvarozatóhoz képest a szerződés teljesítéséről, valamint a biztosítási eseményekről. A fuvarozató ugyan javíthat helyzetén árukísérő alkalmazásával, azonban ennek jelentős költségei miatt utóbbit csak az áru kezelése, gondozása és őrzése okán alkalmazzák.

A tengeri biztosítás esetében a kárbiztosítás és a felelősségbiztosítás kérdésében legalább száz éve megy a vita, és még messze nincsen megoldva. Noha a fuvarozók több biztosítást vásárolnak és jobban ismerik a kockázatokat, mint az árutulajdonosok, olcsóbban tudnak biztosítást vásárolni. Ugyanakkor ezzel szemben egy nagy kárt könnyebben lehetne szétosztani az árutulajdonosok között, mint egy felelősségbiztosításnál. A normál szállítmánybiztosítások is tartalmaznak: ún. alap-felelősségbiztosítási kitélt (*Running Down Clause*; RDC), ennek fedezete az balesetben, összeütközésben megsérülő másik hajóra, valamint annak fedezetére terjed ki. A *Running Down Clause* alapján a bekövetkezett felelősségi károk háromnegyedét fizeti a biztosító, de van lehetőség a fennmaradó egynegyed megtérítésére is vagy opcionális fedezet vásárlásával, vagy a kölcsönös biztosító egyesületeken keresztül. (*International Hull Clauses 01/11/01 38. záradék*).³²

Az Egyesült Királyság által implementált uniós irányelv alapján a hajótulajdonosok esetében kötelezettség áll fenn biztosítási szerződés kötésére.³³ A hajótest-biztosítók (*hull underwriters*) a biztosított hajóban keletkezett károkat fizetik ki, ezen felül a biztosított hajóra jutó mentési és közös hajókárköltségeket, valamint a javítás helye szerinti kikötő költségeit. *Running Down Clause* (RDC) esetében a harmadik féllel szembeni kárfelelősség alapján fizetett szolgáltatás az ütközésben részes másik hajó vagy rakomány részére jellemzően a kár 3/4-ét állják (egyres biztosítók, pl. Franciaországban, Németországban és Skandináviában a teljes kárt megtérítik).

Ha a tranzitáruk biztosításáról van szó, akkor egyrészt beszélhetünk a fuvarozó vagy letéteményes árutulajdonossal szembeni felelősségének biztosításáról, vagy magának az árunak a biztosításáról. Az előbbi esetben csak felelősségének mértékéig kaphat kártalanítást a biztosítótól, azonban az utóbbi esetben biztosítási érdeke alapján az áruk teljes értékére biztosíthatja, ilyen esetben, amennyiben megkapta a kártalanítást, saját esetleges veszteségének levonása után a maradék

³² Bennett [2006], 398–399. o.

³³ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/20/EK irányelve (2009. április 23.) a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról.

összeget az árutulajdonos javára őrzi felelős őrzőként.³⁴ A tranzitárúk biztosítása³⁵ általában a második típust jelenti.³⁶ A Brüsszeli Egyezmény releváns szakasza³⁷ szerint „[s]emmis, érvénytelen és hatálytalan bármely fuvarozási szerződésbe foglalt minden olyan záradék, megegyezés vagy megállapodás, amely gondatlanság, hiba vagy ebben a cikkben megállapított feladat vagy kötelesség elmulasztása folytán az árukban beállott hiányért vagy kárért a fuvarozót vagy hajót a felelősség alól mentesíteni vagy ezt a felelősséget más módon csökkenteni, mint ahogy azt ez az Egyezmény szabályozza.” Lényeges továbbá, hogy „[a] biztosítási kedvezményt a fuvarozóra átruházó vagy bármely hasonló záradékot úgy kell tekinteni, mint amely a fuvarozót felelőssége alól mentesíti.”³⁸

Az *Institute Cargo Clauses* alapján a biztosított nem forgathatja a biztosítási kötvényt sem a fuvarozóra, sem a szállítmányozóra, sem azok teljesítési segédeire, közreműködőire annak érdekében, hogy a regressz igény fennmaradjon.

A MIA 1906 mellékletébe foglalt kötvény Lloyd's kötvény néven is ismeretes, mely elfogadása óta alig változott, mely azt eredményezte, hogy nem az eredeti kötvényt, hanem annak valamilyen kiegészített változatát alkalmazták, melynek jelentős példája az összeütközési (*collision*) klauzula bevezetése a *De Vaux v. Salvador-ügy* óta.³⁹

A hajótulajdonosi felelősség korlátozása fenntartásának legfontosabb oka, hogy a hajótulajdonosok számára felelősségbiztosítás legyen elérhető.⁴⁰ *Novotni Zoltán*⁴¹ elismeri ugyan a tengeri szállítmánybiztosításban a fuvarozói felelősség alól mentesítő módozatot, amit nem klasszikus felelősségbiztosításnak, hanem az „idegen vagydon direkt biztosításának” egyik eseteként definiálja, „még akkor is, ha az emlékeztet a felelősségbiztosításra”.⁴²

A fuvarozás és a szállítmányozás sem a gazdasági élet reálfolyamataiban, sem pedig a nemzetközi magánjogi egyezményekben, illetve szokásjogban nem különül el élesen, szemben pl. azzal a megközelítéssel, ahogy az a magyar Ptk. szabályaiból első ránézésre következne. A szállítványozók többsége egyben fuvarozóként is tevékenykedik, a nemzetközi gyakorlatban bevett kifejezés az ún. „fuvarmegbízás”, va-

³⁴ Tomlinson v. Hepburn [1966] A.C. 451.

³⁵ Coupar v. Smith's [1959] 1 Lloyd's Rep. 369., 374.

³⁶ MacGillivray–Parkington [1988], 874. o.

³⁷ Brüsszeli Egyezmény (kihirdette az 1931. évi VI. tv.), 3. cikk 8. pont.

³⁸ Brüsszeli Egyezmény (kihirdette az 1931. évi VI. tv.), 3. cikk 8. pont.

³⁹ De Vaux v. Salvador (1836) 4 A. & E 420.

⁴⁰ Ling [2007], 164. o.

⁴¹ Ujváriné [2003], 235–268. o.

⁴² Novotni [1981], 4. o.

lamint mindegyik megállapodás az árutovábbítás szerződések csoportjába sorolhat, így álláspontom szerint a szállítmánybiztosításra is alkalmazható a fenti, Ptk.-tól való eltérést megengedő rendelkezés.

A terminológiát illetően álláspontom szerint célszerű egy egységes logisztikai szemléletet követni, amelynek alapján az egyes szerződések elnevezése, csoportosítása során nem csak a klasszikus megoldást, azaz a főszolgáltatást kellene alapul venni, hanem hasonló súllyal kellene szerepet kapnia annak, hogy az adott jogintézmény milyen szerepet tölt be a szabályozandó társadalmi-gazdasági életviszonyokban, jelen esetben az árutovábbítás és a kockázatelosztás határmezsgyéjén.

A 2008-ban elfogadott ún. Rotterdami Szabályzat⁴³ ugyan előrelépésként volt értékelhető, de az előző problémára csak részleges megoldást jelentett, hiszen kizárólag azon multimodális fuvarozási szerződések tartoznak a hatálya alá, amelyek tartalmazznak tengeri fuvarozási szakaszt. A Rotterdami Szabályzatban alapvetően a tengeri fuvarozás felelősségi szabályai köszönnek vissza, de ez nem meglepő, hiszen a nemzetközi egyezményt is erre modellezték, másrészt pedig a fuvarozókat ezen alágazat szabályai védik a leginkább, s így volt a legnagyobb esély tető alá hozni egy minimumszabályozást előíró kompromisszumos nemzetközi egyezményt.

A *Rotterdam Rules* előkészítő munkáiba bevonták az ICC-t, a FIATA-t, valamint az *International Union of Marine Insurance* (IUMI)⁴⁴ szervezetet is.⁴⁵ A szárazföldi fuvarozási szabályokat a *Rotterdam Rules* nem érinti, mivel ha közvetlenül perelnék a szárazföldi fuvarozók, akkor adott esetben nagyobb kárt ítélnének meg vele szemben, mint amire biztosítva volt.⁴⁶ A *Rotterdam Rules* 79. cikk (1)(c) szakasza fenntartja az ún. *benefit-of-insurance* klauzulát,⁴⁷ amit eredetileg a Hágai–Visby szabályok III. cikk. 8. pontjának az 1968-as protokollal módosított szövege tartalmazott.⁴⁸ A felelősségbiztosítás egyik első megjelenési formája a tengeri szállítmánybiztosítás egyik opcionális módoszata, miszerint a hajóütközéssel⁴⁹ harmadik személynek okozott kárra is kiegészíthető volt a biztosítási fedezet.⁵⁰ Érdekes kérdés azonban, hogy a FIATA miért ellenezte a *Rotterdam Rules* elfogadását. Többek között biztosítá-

⁴³ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the „Rotterdam Rules”)

⁴⁴ Lásd: <http://www.iumi.com/index.cfm?rub=404>.

⁴⁵ *Estrella-Faria* [2011], 1–37. o.

⁴⁶ *Ziel* [2009], 990. o.

⁴⁷ *Sturley* [2011], 83. o., 135. lj.

⁴⁸ *D’Arcy* [1992], 170. o.

⁴⁹ A tengeri hajók összeütközése általában perekhez vezet, melynek hatalmas irodalma van, pl.: *Gault–Hazelwood–Tettenborn* [2003], 234. o.

⁵⁰ *Csury–Marosi* [1931], 29. o.

si indokokkal, mert jelenleg a rakodócégek és raktárak a szerződési szabadságuk alapján korlátozhatták a felelősségüket arra a mértékre, melyre ügyfeleik biztosítási fedezettel rendelkezhetnek. A Rotterdami Szabályzat alapján (1.7. és 19. cikk) *maritime performing party*-nak minősülnének, és kiterjedne rájuk a szabályzat hatálya, fokozva felelősségüket, magasabb felelősségbiztosítási díjakat eredményezve.⁵¹ A felelősségbiztosítási kötvények gyakran megadják a jogot a biztosítónak, hogy átvegye és irányítsa a biztosítottal szemben indított eljárásokban a védelmet. A biztosító és a biztosított érdekei ütközhetnek, a biztosító lehet, hogy elrendezi az ügyet egy kis összegű fizetéssel olyan körülmények között, amikor a biztosított hírneve komoly csorbát szenvedhet, vagy a biztosító egyszerűen kifizeti a maximális biztosítási összeget, „majd továbbsétál”.

IV. Légi felelősségbiztosítás

A légi felelősségbiztosítás típusai kapcsán kiindulópontot jelenthet, hogy a londoni piacon az ún. cargo biztosításnak két fajtája létezik. Az első a rakománnyal kapcsolatos felelősségbiztosítás, ami a légi fuvarozót védi az áru megsemmisülése vagy az áruban bekövetkezett kár miatti felelőssége esetén, valamint a rakomány minden kockázatára kiterjedő (*all risks*) biztosítás, amelyet a feladó vagy a címzett köt légi fuvarozásra átadott áruja megsemmisülése vagy sérülése esetére.⁵²

A fuvarozó felelősségének kérdése a hazai jogban csak érintőlegesen jelent meg. A régi magyar Ptk. bár diszpozitívan, de egyértelműen kizárta elháríthatatlan külső ok esetében a fuvarozó felelősségét,⁵³ a hatályos magyar kormányrendeleti⁵⁴ szabályozás azonban nem tartalmaz idevágó rendelkezést, így a vonatkozó nemzetközi egyezmények felelősségi szabályait, valamint az uniós jog releváns intézkedéseit kell megvizsgálnunk.

A biztosításkötési kötelezettséget előíró nemzetközi egyezmények közé tartozik a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAI – *International Civil Aviation Organization*) keretében kidolgozott Római Konvenció a légi járművel a felszínen har-

⁵¹ International Federation of Freight Forwarders Association: *FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea the “Rotterdam Rules”*). Lásd: https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf, 4. pont.

⁵² Margo [2000], 175. o.

⁵³ Régi Ptk. 501. § a)

⁵⁴ 39/2001. (III. 5.) Korm. r. a légi közlekedési kötelező felelősségbiztosításról.

madik feleknek okozott károkról (1933), valamint a Római Konvenció az idegen légi jármű által a felszínen harmadik személyeknek okozott károkról (1952). Az 1933-as Római Konvenciót kiegészítette a Brüsszeli Biztosítási Protokoll (1938), az 1952-es Római Konvenciót pedig a Montreali Protokoll (1989), mindegyik dokumentumot nagyon kevés állam ratifikálta.⁵⁵

Az 1933-as Római Konvenció 8. cikke kilogrammonként 250 aranyfrankban határozta meg a kártérítés mértékét a repülőgép tömegét alapul véve.⁵⁶ Az 1952-es Római Konvenció kizárólag a külföldi légi jármű által a felszínen személyekben, ill. vagyontárgyakban okozott károkra terjed ki, a károsult kárigényét közvetlenül a biztosítóval szemben is érvényesítheti.⁵⁷

A Római Konvenció a fegyveres konfliktus, zavargás következtében beállt károk esetén kifejezetten kizárja a légi jármű üzemben tartójának felelősségét,⁵⁸ egyebekben vagy felelősségbiztosítási szerződést, vagy pedig megfelelő pénzügyi garancia adását követeli meg a légi járművek üzemben tartójától.⁵⁹

A légi közlekedési alágazatban kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról rendelkezik a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló, Tanács 2027/97/EK rendelet. Polgári légi jármű, repülőeszköz és pilóta nélküli légi jármű üzemben tartásához felelősségbiztosítási szerződésre van szükség,⁶⁰ gazdasági célú légi közlekedési tevékenységre akkor adható engedély, ha az uniós jog által megkövetelt felelősségbiztosítási fedezettel⁶¹ rendelkezik a kérelmező.⁶²

A nemzetközi légi fuvarozás szabályaiban jelentős változások következtek be az utóbbi időben, ide tartozik a Varsói Egyezmény szabályait modernizáló Montreali Egyezmény elfogadása, a légi fuvarozókra vonatkozó, biztosítási szerződési szabályok kimunkálása, valamint az egységes európai égbolt (*SES – Single European Sky*) létrehozásáról szóló megállapodás.⁶³

⁵⁵ *Margo* [2000], 10–11. o.

⁵⁶ *Margo* [2000], 11. o.

⁵⁷ *Margo* [2000], 12–13. o.

⁵⁸ Római konvenció 5. cikk.

⁵⁹ Római konvenció 15. cikk.

⁶⁰ A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVVII. tv. 69. § (1) bek.

⁶¹ L. Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról, 11. cikk.

⁶² A légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVVII. tv. 69. § (2) bek. A részletszabályokat a légi közlekedési felelősségbiztosításról szóló 39/2001. (II. 5.) Korm. r. határozza meg.

⁶³ A magyar jogrendbe 2006. évi LXII. tv. az Európai Közösség és azok tagállamai, valamint az Albán Köztársaság, Bosznia-Hercegovina, a Bolgár Köztársaság, a Horvát Köztársaság, az Izlandi Köztársaság, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, a Norvég Királyság, Szerbia és Montenegró, Románia és az ENSZ igazgatása alatt álló Koszovó között az Európai Közös Légtér (EKLT) létrehozására irányuló többoldalú megállapodás kihirdetéséről ültetett át.

A fenti Megállapodás tehát az Európai Unió belső piacára érvényes 785/2004/EK rendelet jelentőségét növeli, hiszen az egyezmény I. melléklet A pontja alapján a rendelet 1–8. cikkeit és a 10. cikk (2) bekezdését az egyezményben felsorolt államok területén is alkalmazni kell.

A fuvarozási felelősségi jog mindig a biztosítási vonatkozásokkal együtt fejlődött. Először és leginkább a jogalkotónak mérlegelnie kell a javasolt felelősségi rezsím biztosíthatóságát. Így az 1999-es légi fuvarozási Montreali Egyezmény adaptálása nem történt meg, mielőtt a légi biztosítók nem egyeztek meg arról, hogy tudják fedezni a fuvarozók számára javasolt növelt kárfelelősséget. Az 1999. május 10–28. között Montrealban, az ICAO által megrendezett Légügyi Jogi Nemzetközi Konferencián írták alá a részt vevő országok a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló egyezményt (a továbbiakban: Egyezmény). Az Egyezményt az Európai Unió valamennyi tagállama aláírta, illetve csatlakozott hozzá. Az Egyezmény a Varsói Egyezmény és az ahhoz csatolt kiegészítő jegyzőkönyvek fölött áll, eltérésük esetén a Montreali Egyezmény az alkalmazandó a tagállamok vonatkozásában.

A Közösség a 2001/539/EK tanácsi határozattal fogadta el a Montreali Egyezményt, mely időpontban hazánk ugyan még nem volt uniós tag, de a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 2005. évi VII. törvény elfogadásával Magyarország is csatlakozott az egyezményhez.

A Montreali Egyezmény új szabályokat állapít meg a személyek, poggyász és rakomány nemzetközi légi szállításával kapcsolatos felelősségre vonatkozóan. A Montreali Egyezmény megerősíti az 1944. december 7-én, Chicagóban a Nemzetközi Polgári Repülésről kötött Egyezmény azon elveit és célkitűzéseit, melyek szerint kívánatos a nemzetközi légi fuvarozási műveletek rendezett fejlődése és az utasok, a poggyász és az áruk zavartalan áramlásának biztosítása. A Montreali Egyezmény alkalmazásának kötelező voltát mondja ki, amikor érvénytelennek (azon belül semmisnek) minősít a fuvarozási szerződés kárt megelőzően megállapított minden olyan rendelkezését, amely akár a jogválasztás, akár az illetékesség szabályainak megváltoztatásával az Egyezmény szabályainak megsértését célozza. A légi fuvarozási szabályok alapján a szerződő államokban a fuvarozók számára szerződéskötési kötelezettséget írnak elő a Montreali Egyezményből fakadó felelősségük biztosítására, valamint a szerződő államok számára lehetőség nyílik arra is, hogy említett biztosítási fedezet meglétének igazolását írják elő a fuvarozók számára. A légi fuvarozó az árukárokért (megsemmisülés, elveszés, megrongálódás) kizárólag akkor felel, ha

a károkozó esemény a fuvarozás légi szakasza alatt történt. A fuvarozó csak azzal a feltétellel viseli a felelősséget az áru megsemmisülése, elvesztése vagy megrongálódása esetén elszenvedett kárért, ha az elszenvedett kárt okozó esemény a légi fuvarozás közben történt, ideértve azt az időtartamot is, amíg az áru a fuvarozó felügyelete alatt volt. A fuvarozó kimentheti magát a felelőssége alól, ha bizonyítja, hogy az árukár háborús cselekmény vagy fegyveres konfliktus eredményeként következett be.

A kártérítési felelősség mértékét az Egyezmény 17 SDR/kg értékben korlátozza, amelynek tényleges mértéke természetesen érdekbeválláson alapul, feltéve, hogy a vonatkozó pótdíjat megfizették. Az SDR pénznem alkalmazása a szállítmánybiztosítás nemzetközi jellegét hangsúlyozza, ugyanis az SDR egy olyan nemzetközi valutakosár, amely jellegénél fogva – ha kiküszöbölni nem is, de – jelentősen csökkenti az egyes államok törvényes fizetőeszközei árfolyam-ingadozásaiból származó bizonytalanságot. Az árfolyamok volatilitásának mérséklése stabilabbá, kiszámíthatóbbá teszi a kártérítési mértékeket.

A szerződő felek tudatában voltak annak, hogy a szerződéskötést követően – a magánjogi *clausula rebus sic stantibus* mintájára – a körülményekben beállhatnak olyan lényeges változások, amelyek a feleket az Egyezményben rögzített mértékek revíziójára készíthetik. A szerződő felek tehát bölcsen felmérték a szabályozandó társadalmi-gazdasági viszonyok változékonyságát, valamint a nemzetközi egyezmények módosításának „sebességét”, és – helyesen – arra a következtetésre jutottak, hogy célszerű egy az árszínvonalat figyelő automatikus monitoringrendszert beépíteni az Egyezménybe, amely a tagállamokban bekövetkezett lényeges változásokat szignalizálja, és meggyorsítja az Egyezmény módosítását. A Montreali Egyezmény letéteményesének a kártérítési felelősségi limitek felső határainak mértékét ötéves időszakonként felül kell vizsgálnia, amely felülvizsgálat során az SDR pénznemet alkotó valutakosár államainak inflációs rátája súlyozott átlagát kell figyelembe venni. 10%-ot meghaladó inflációs faktor esetén a szerződő államokat össze kell hívni a limitek módosítása céljából. Természetesen – a szerződési szabadság elvéből fakadóan – nincsen akadálya annak, hogy a fuvarozó a teljes kártérítés elvének talaján álló felelősséget vállaljon, és – *a maiore ad minus* – annak sem, hogy a fuvarozó az Egyezményben nevesített összeghatároknál magasabb mértékben határozza meg kártérítési felelősségét.

Az Egyezmény rendelkezéseinek felelősségi szabályai egyoldalúan kógensek, aminek következtében az Egyezmény ezen szabályaiba ütköző szerződések érvénytelenek, ezen belül semmisek, azonban a részleges érvénytelenség alapján mindez nem jár a teljes szerződés érvénytelenségével. Az Egyezmény elismeri a – tagállam-

mi magánjogi kódexekben is alkalmazott – szerződéskötési szabadságot, amelynek keretében garantálja, hogy a fuvarozó bármely fuvarozási szerződési ajánlatot visszautasíthat, a szerződésben bármely őt megillető védelemről lemondhat, valamint az Egyezmény rendelkezéseit kiegészítő szerződéses feltételeket állapíthat meg. Az Egyezmény a követelések jogalapjaként a reparációt jelöli meg, kizárva minden büntető (*punitív*) jellegű, adott esetben többszörös kártérítést, kimondva a kárnszerzés tilalmát, valamint az ezzel rokon nem kompenzáló kártérítés tilalmát.

A konkrét esetben az árukár tekintetében a Varsói Egyezmény és a Montreali Egyezmény⁶⁴ szabályai az irányadóak, utóbbi különösen fontos azért, mert egyrészt az Európai Unió,⁶⁵ valamint annak összes tagállama részese, másrészt egyértelműen rendelkezik arról, hogy szabályai a varsói egyezmény normái fölött állnak.⁶⁶

Az Egyezmény főszabályként a fuvarozás alatt bekövetkezett összes kár, nevezetesen az áru megsemmisülése, elvesztése vagy megrongálódása esetén megtérítésért felelőssé teszi a fuvarozót, feltéve hogy a károkozó esemény légi fuvarozás közben történt. Az Egyezmény „háborús cselekmény vagy fegyveres konfliktus” esetére kizárja a fuvarozó felelősségét, azzal a megkötéssel, hogy ezen exkulpációs ok bizonyítása a fuvarozót terheli.⁶⁷ Az Egyezmény egyoldalúan kógens szabályában kimondja, hogy: „Minden olyan rendelkezés, amelynek az a célja, hogy a fuvarozót a felelőssége alól mentesítse vagy a jelen Egyezményben megállapított felelősségi határnál alacsonyabbat állapítson meg, semmis és érvénytelen, de bármely ilyen rendelkezésnek a semmissége nem vonja maga után az egész szerződés semmisségét, amelyre a jelen Egyezmény rendelkezései továbbra is irányadóak maradnak.”⁶⁸ A fentiek értelmében a fuvarozó a fuvarozási szerződésben nem állapíthat meg enyhébb felelősségi szabályokat az Egyezményben foglaltaknál, szigorúbb szabályok alkalmazásának azonban nincsen akadálya.

A fenti szabályon túl kifejezetten rendelkezik az Egyezmény a szerződéskötés szabadságáról is, azaz feljogosítja a fuvarozót arra, az Egyezmény rendelkezéseivel nem ellentétes feltételeket állapítson meg, így pl. lemondjon az Egyezmény alapján őt megillető védelemről.⁶⁹

⁶⁴ Egyezmény A Nemzetközi Légi Fuvarozásra Vonatkozó Egyes Jogsabályok Egységesítéséről, Montreal, 1999. május 28.

⁶⁵ 2001/539/EK tanácsi határozat (2001. április 5.) a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezménynek (Montreali Egyezmény) az Európai Közösség részéről történő megkötéséről.

⁶⁶ Egyezmény 55. cikk.

⁶⁷ Egyezmény 18. cikk 2. (b) pont.

⁶⁸ Egyezmény 26. cikk.

⁶⁹ Egyezmény 27. cikk.

Az Egyezmény alkalmazza a „szerződött fuvarozó” és a „tényleges fuvarozó” közötti különbségtételt, mely lényegében a fővállalkozó-alvállalkozó kapcsolatának felel meg,⁷⁰ amely jogviszonyban előbbi a fuvarozás egésze, míg utóbbi kizárólag az általa teljesített fuvarozás vonatkozásában tartozik felelősséggel.⁷¹ Fontos hangsúlyozni, hogy a szerződött fuvarozó által az Egyezményben foglaltnál szigorúbb felelősség vállalása – ideértve a védelem feladását, valamint a kiszolgáltatási érdekevállás esetét is – a tényleges fuvarozó kifejezett beleegyezése hiányába utóbbira nem lehet kihatással,⁷² ennek megfelelően a rendelet is kimondja, hogy ezen esetben nem lehet kettős biztosításról beszélni, és a tagállamok ennek elkerülésére saját hatáskörben önálló lépéseket tehetnek.⁷³

Az Egyezmény előírásai alapján az tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a légi fuvarozók az őket az Egyezmény értelmében terhelő felelősséget fedező megfelelő biztosítási szerződést kössenek.⁷⁴ Abban az esetben, ha a fuvarozó a szerződésben szigorúbb felelősséget vállal, mint amit a jogszabályok előírnak, a biztosító helytállási kötelezettsége kiterjed a biztosított által okozott károkra, kivéve ha a szerződésszegéssel okozott károkat kifejezetten kizárva fedezetét a deliktális károk kifizetésére korlátozta. Bár a jogirodalomban léteznek viták a szerződéses károk felelősségbiztosítási fedezetére vonatkozóan, és semmilyen akadálya nincsen a kontraktuális károk fedezetét pótdíj megfizetéséhez kötni, leszögezhetjük, hogy a jogi felelősségbe a kontraktuális és deliktális felelősség egyaránt beletartozik, következésképp kifejezett kizáró rendelkezés hiányában a biztosító nem mentesülhet a biztosított szerződésszegésével okozott károk megfizetése alól.

Mi a helyzet azonban akkor, ha a fuvarozási szerződésben nem vállalnak szigorúbb felelősséget a jogszabályi előírásoknál? Mint láttuk, az Egyezmény alapján mentesül a fuvarozó, azonban szigorúbb felelősségi szabályok előírására mind a fuvarozót, mind pedig a jogalkotókat felhatalmazza. Érdekesség, hogy az egyezmény aláírói között találhatunk olyan államot, amely korábban már elutasította a Közösséghez való csatlakozást (pl. Norvégia), és olyant is, amely az egyezmény aláírása óta már az Európai Unió tagjává vált (pl. Románia).

Sajnálatos tény, hogy a különböző jogintézményekkel foglalkozó nemzetközi egyezmények különböző területi hatállyal bírnak, hiszen – mint azt fentebb említettem – a biztosítók alapításának és működésének szabályozása során (ideértve a

⁷⁰ Egyezmény 39. cikk.

⁷¹ Egyezmény 40. cikk.

⁷² Egyezmény 41. cikk.

⁷³ Rendelet Preambulum (15) bek.

⁷⁴ Egyezmény 50. cikk.

nemzetközi szállítmánybiztosítással foglalkozó társaságokat is) az EU-n kívül az EGT-tagállamok működnek együtt, míg az EKLT-t létrehozó államok névsora részben ettől eltérő, megnehezítve ezzel mind a jogalkotók, mind pedig a jogalkalmazók tevékenységét. Álláspontom szerint hasznos és előremutató fejlemény, hogy az Európai Uniót nemzetközi egyezmények megkötésével már előre igyekszik harmonizálni jogrendszerét a környező s ténylegesen vagy potenciális tagjelölt országokkal, hiszen mindez a későbbi csatlakozási folyamatot jelentősen megkönnyíti. Szintén üdvözlendő, hogy a Varsói Egyezmény szabályait a Montreali Egyezmény modernizálta, ugyanakkor a jogalkotási folyamatot korántsem tekinthetjük lezártnak. Bár az EU – részben – már levonta a következtetéseket a felelősségbiztosítás terén a terrorizmus jelentette fenyegetések kapcsán, mindezt a biztosítási szabályzatok még saját területén sem követték teljes mértékben, a nemzetközi egyezményekben pedig még várat magára a felelősség alól mentesítő okok rendszerének felülvizsgálata.

Ami a légi fuvarozásban már élő jog, az a többi fuvarozási alágazatban még az EU területén is maximum a tervezetek szintjén létezik, ugyanakkor a biztosítási szerződési jog leendő modelltvényének elkészítésekor, valamint az új CMR-egyezmény szövegezésekor remélhetőleg a szabályozás során figyelembe fogják venni a fenti módosítás tapasztalatait.

A káresemények száma, bekövetkezésük valószínűsége, illetve az okozott károk mértéke elérhet egy olyan mértéket, ahol – a károsultak tömegei érdekeinek védelmében – a szerződési szabadságot a szükséges mértékig korlátozva szerződéskötési kötelezettséget kell előírni, azonban mind a szerződés megkötésére kötelezettek személyét, mind pedig a – felelősségi szabályokhoz igazodó – biztosítási limitek mértékét rendszeresen felül kell vizsgálni, hiszen az infláció értékromboló hatása miatt jelentősen gyengülhet a biztosítási védelem értéke, árszínvonal-csökkenés esetén pedig az indokolatlanul magas biztosítási összegek a kapcsolódó magas biztosítási díjakkal aránytalan terhet róhatnak a biztosítottakra.

Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 21-án megalkotta a 785/2004/EK rendeletet a légi fuvarozókra és a légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről.

Az Európai Unió a biztosítási szerződési jog területén egyelőre nem rendelkezik átfogó szabályozással, csupán egyes partikuláris részterületek kérdésében jött létre egyáltalán uniós jogszabály (pl. életbiztosítás, kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás), és ezen jogi aktusok is általában irányelv (direktíva) formájában születtek meg.⁷⁵

⁷⁵ Czeglé–Zavodnyik [2003].

Jelen esetben tehát egy olyan kivételes szabályról van szó, amely a nemzeti jogokba átültetést nem igénylő módon, rendeleti szinten foglalkozik a biztosítási szerződési jog egyes kérdéseivel. Az unió rendeletének megfogalmazásakor figyelembe vette, hogy a Montreali Egyezmény 50. cikke előírja, hogy a felek gondoskodjanak arról, hogy a légi fuvarozók az őket az Egyezmény értelmében terhelő felelősséget fedező megfelelő biztosítást kössenek. Az 1929-es Varsói Egyezmény és annak későbbi módosításai a Montreali Egyezménnyel együtt meghatározatlan ideig hatályban maradtak.

A rendelet nem előzmények nélküli a közösségi jogalkotásban, ugyanis A légi fuvarozók engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet 7. cikke a légi fuvarozók számára felelősségbiztosítás megkötését írja elő, különösen az utasok, a poggyász, a rakomány, a postai küldemények és harmadik felek tekintetében, anélkül azonban, hogy meghatározná a biztosítás minimális összegét és feltételeit.

Az Európai Polgári Repülési Konferencia 2000. december 13-án elfogadta az utasokra és harmadik felekre vonatkozó felelősségbiztosítás minimális szintjéről szóló ECAC/25-1 határozatot, amelyet 2002. november 27-én módosítottak. A fentiek értelmében tehát az utóbbi bő másfél évtizedben a légi fuvarozási tevékenységet megkezdeni csak ezen biztosítási szerződés megkötése ellenében lehetett, ami természetesen magában foglalja a biztosítási szerződés folyamatos fenntartásának kötelezettségét is, hiszen a biztosítási szerződés érvényességének vagy időbeli hatályának megszűnése az engedély visszavonásának egyik esetét képezi.

A rendelet személyi hatálya az érvényes – tagállami – működési engedéllyel, valamint közösségi légi fuvarozók esetében a 2407/92/EGK rendelet alapján kiadott működési engedéllyel rendelkező légi fuvarozókra vonatkozik azzal, hogy egy utaló szabállyal kiterjeszti ezen kötelezettséget a lejárt engedéllyel, illetve engedély nélkül légi fuvarozási tevékenységet végző vállalkozásokra egyaránt. Az unió célul tűzte ki az utasokra, poggyászra, rakományra és harmadik felekre vonatkozóan a légi fuvarozók és a légi jármű-üzembentartók felelősségbiztosítási szerződéseinek minimumkövetelményeinek meghatározását, amennyiben a repülés a tagállam területét érinti. Nem tartoznak a rendelet hatálya alá az állami légi járművek és egyes egyéb típusú járművek, amelyek esetében nem kell kötelező biztosítást előírni. A rendelet biztosítási minimumfedezet meglétét írja elő azokra a kockázatokra, amikor a légi fuvarozó vagy a légi jármű üzembentartója felelősséggel tartozik az utasok, poggyász, rakomány vagy harmadik személyek tekintetében akár a nemzetközi egyezmények, akár a közösségi vagy a nemzeti jog alapján.

A rakomány vonatkozásában a biztosításnak ki kell terjednie az elveszés, megsemmisülés és megsérülés (megrongálódás) veszélyére. A rendelet figyelemmel van a Montreali Egyezmény 39. cikkére, melynek értelmében adott esetben mind a szerződéses, mind pedig a tényleges fuvarozó felelőssé tehető az adott kárért. A feltételek fennállta esetén sem lehet azonban a rendeletet úgy értelmezni, hogy az kettős biztosítást írna elő, s ennek elkerülése érdekében az egyes tagállamok a kettős biztosítás elkerülésére szolgáló egyedi intézkedéseket állapíthatnak meg.

A tényleges fuvarozó és az ún. szerződő fuvarozó személye elválhat egymástól, utóbbin pedig a fuvarfeladat ellátására szerződéses kötelezettséget vállaló személyt, előbbin pedig szerződő fuvarozó felhatalmazása alapján eljáró, az áruk fizikai áramlását ténylegesen – részben vagy egészben – megvalósító személyt értjük. A felhatalmazás létét a Montreali Egyezmény alapján – az ellenkező bizonyításáig vélelmezni kell.

A légi fuvarozóknak bizonyítaniuk kell a felelősségbiztosítási követelmények teljesítését, azonban ennek módja tekintetében különbséget kell tenni a közösségi légi fuvarozók, valamint a nem közösségi légi fuvarozók között. Előbbiek esetében elegendő, ha a biztosítási kötvényt valamely tagállamban letétbe helyezik, feltéve hogy szerződést biztosítási tevékenységet jogszerűen folytató személlyel kötöttek. A nem közösségi fuvarozók esetében a tagállam – a nemzetközi jog szabályai alapján – kérheti a biztosítási fedezet meglétének igazolását, ennek meglétét pl. szűrőpróbaszerű ellenőrzésekkel vizsgálhatja. A rendelet – a Montreali Egyezménnyel rokon módon – előírja a biztosítási minimumkövetelmények és fedezetek mértékének időszakos felülvizsgálatát, azonban ennek időpontját nem határozza meg. A követelmények ellenőrzése kapcsán előírás a diszkriminációmentesség és az eljárások átláthatósága (transzparencia), és mindez nem gátolhatja vagy nehezítheti meg az áruk, személyek, szolgáltatások és a tőke szabad mozgását.

Irodalomjegyzék

- AIDA [1986]: Nemzeti jelentések. A biztosítás válasza a felelősséggel kapcsolatos legújabb tendenciákra. 1. kötet. AIDA, Budapest.
- Arens, Peter [1970]: Zur Anspruchs Konkurrenz bei mehreren Haftungsgründen. *Archiv für die civilistische Praxis*, No. 170, 392–425. o.
- Asztalos László [1996]: A polgári jogi szankció. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Baatz, Yvonne [2011]: Maritime Law. 2. kiadás. Sweet & Maxwell, London.
- Beck Salamon [1966]: Nem vagyunk jogviszonyban. *Jogtudományi Közlemény*, 1–2. sz.
- Bennett, Howard [2006]: The Law of Marine Insurance. 2. kiadás. Oxford University Press, Oxford.

- Billah, Muhammad Masum* [2014]: *Effects of Insurance on Maritime Liability Law. A Legal and Economic Analysis*. Springer, Cham.
- Clarke, Malcolm – Burling, Julian M. – Purves, Robert L.* [2006]: *The Law of Insurance Contracts*. Informa, London.
- Clarke, Malcolm* [2007]: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford University Press, Oxford.
- Czegle Tibor – Zavadnyik József* [2003]: *Az Európai Unió és a magyar biztosításügy*. Biztosítási Oktatási Intézet, Budapest.
- Csury Jenő, ifj. – Marosi Imre* [1931]: *A magyar biztosításügy története*. Gyarmati Ferenc, Budapest.
- D'Arcy, Leo* [1992]: *Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*. 7. kiadás. Shaw & Sons, Crayford.
- De Wit, Ralph* [1995]: *Multimodal Transport*. Lloyd's of London Press, London.
- Dover, Victor* [1975]: *A Handbook to Marine Insurance*. 8. kiadás. Witherby & Co., London.
- Eörsi Gyula* [1961]: *A jogi felelősség alapproblémái. A polgári jogi felelősség*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Estrella-Faria, José Angelo* [2011]: *Uniform Law and Functional Equivalence: Diverting Paths or Stops Along the Same Road? Thoughts on a New International Regime for Transport Documents*. *Elon Law Review*, Issue 1.
- Földi András – Hamza Gábor* [1996]: *A római jog története és intézményei*. 4. kiadás. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest.
- Gault, Simon – Hazelwood, Stephen J. – Tettenborn, Andrew* [2003]: *Marsden on Collisions at Sea*. 13. kiadás. Sweet & Maxwell, London.
- Harmathy Attila* [1974]: *Felelősség a közreműködőért*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Helm, Johann Georg* [1966]: *Haftung für Schäden an Frachtgütern. Studien zur Schadensersatzpflicht aus Frachtgeschäften und zur Konkurrenz vertraglicher und außervertraglicher Ersatzansprüche*. [Habilitationsschrift], Karlsruhe.
- Kolosváry Bálint* [1930]: *Magánjog. A magyar magánjogból tartott egyetemi előadások rövid foglalata*. 3. kiadás. Studium, Budapest.
- Ling, Zhu* [2007]: *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*. Springer, Berlin.
- Macdonald-Eggers, Peter* [2006]: *Pre-Contractual Duty of the Utmost Good Faith – Materiality and Remedies*. In: *Thomas, Rhidian* (Szerk.): *Marine Insurance: The Law in Transition*. Informa, London.
- MacGillivray, Evan James – Parkington, Michael* [1988]: *MacGillivray & Parkington on insurance law relating to all risks other than marine*. Sweet & Maxwell, London.
- Mádl Ferenc* [1964]: *A deliktuális felelősség a társadalom és a jog fejlődésének történetében*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Margo, Rod D.* [2000]: *Aviation Insurance: The Law and Practice of Aviation Insurance, Including Hovercraft and Spacecraft Insurance*. 3. kiadás. Butterworths, London.
- Martinez, Leo P. – Whelan, John W.* [2001]: *Cases and Materials on General Practice of Insurance Law*. 4. kiadás. West Group, St. Paul.
- Novotni Zoltán* [1981]: *A felelősségbiztosítási jogviszony alapkérdései a magyar jogban*. [Kandidátusi értekezés].
- Sólyom László* [1975]: *A polgári jogi felelősség hanyatlása*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Sturley, Michael F.* [2011]: *General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules*. In: *Düner-Özbek, Meltem Deniz* (Szerk.): *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the 'Rotterdam Rules'*. Springer, Berlin.

- Szladits Károly* [1941]: *A magyar magánjog*. Grill Kiadó, Budapest.
- Tunc, André* [1983] (Szerk.): *International Encyclopedia of Comparative Law*. Vol. IX: Torts. Mohr, Tübingen.
- Ujváriné Antal Edit* [2003]: A biztosítási szerződési jog sajátosságai és változásai Novotni Zoltán szellemi hagyatékának tükrében. In: *Juhász Ágnes* (szerk.): *In Memoriam Novotni Zoltán. Novotni Alapítvány a Magánjog Fejlesztéséért*, Miskolc.
- Weir, Tony*: Complex Liabilities. In: *Tunc, André* [1983] (Szerk.): *International Encyclopedia of Comparative Law*. Vol. IX: Torts. Mohr, Tübingen.
- Wilson, John F.* [2008]: *Carriage of Goods by Sea*. 6. kiadás. Pearson Longman, Harlow.
- Ziel, Gertjan van der* [2009]: Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*, Issue 4.