

# A FUVARJOG NÉHÁNY AKTUÁLIS KÉRDÉSÉRŐL, AZ 1999. ÉVI MONTREALI EGYEZMÉNY FÉNYÉBEN

**1.** A közfuvarozás mint nemzetgazdasági ágazat egyre inkább bonyolultabbá válik, az általános gazdasági fejlődés (az áru- és személyforgalom növekedése) és a sajátos (a fuvarozási tevékenységben bekövetkezett) fejlődés következtében. Mindez nyilvánvalóan nem csak műszaki, de jogi kérdések sokaságát is felveti, amelyek leginkább a fuvarozás legkorszerűbb módozatában, a légi fuvarozásban nyilvánulnak meg. Ez szükségszerűen következik a légi fuvarozás látványos kiterjedéséből<sup>1</sup>, annak számos, kereskedelmi szempontból különösen figyelemre méltó előnyei eredményeként, amelyek közül kitűnik a páratlan mozgékonyosság<sup>2</sup> és a biztonság<sup>3</sup>. Ezekhez hozzá kell tennünk a fuvarozási kapacitás állandó növekedését, ami révén egyre inkább csökken a kezdeti hátrány, azaz a légi járművek korlátozott súlyú rakományára.<sup>4</sup>

1999-ig a nemzetközi légi fuvarozás jogi szabályozása az 1929-ben megkötött, ún. „Varsói

Egyezmény” alapján történt.<sup>5</sup> Ez a nemzetközi jogszabály – különösen a második világháborút követő években a légi fuvarozásban bekövetkezett gyors fejlődés eredményeként – egyre módosult, kiegészítődött újabb egyezményekkel, amelyeket, összesítve, a „Varsói Egyezmény rendszere”-ként nevezték el. Bár ez a rendszer kiterjedt a korszerű légi fuvarozás minden területére (ami kétségtelenül nagy előnyt jelentett), alkalmazása egyre inkább nehézkessé vált, bonyolultsága miatt.

Fordulatot jelent e tekintetben az 1999. május 28-án elfogadott Montreali Egyezmény, amelyet a Nemzetközi Polgári Légügyi Szervezet (ICAO) rendezte konferencián 52 ország képviselője írt alá, köztük Románia is.<sup>6</sup> Az új nemzetközi szabályozás célkitűzése a „Varsói Egyezmény rendszere” helyébe egyetlen, átfogó jogszabály életbeléptetése. E célból az egyezmény nem helyezte hatályon kívül a Varsói Egyezményt, csupán előírta a felek azon kötelezettségét, hogy az új

1 Az európai földrész légtérében, 24 óra leforgása alatt, közel 30 ezer légi járatot bonyolítanak le átlagosan, rendszeres és charter járatokként.

2 A haladási (vagy cirkálási) sebesség a korszerű sugárhajtású kereskedelmi repülőgépek esetében az óránkénti 750-1000 km/h, illetve a 2179 km/h (2,04 Mach), a szuperszonikus polgári repülőgépeknél.

3 Statisztikai adatokból kiderül, hogy a légi közlekedés a legbiztonságosabb helyváltoztatási módozat, mivel – a szállított személyek számához és a fuvarozott árumennyiséghez viszonyítva – a veszteségi mutató jóval az 1% alatt van világszinten, ami egyedülálló.

4 A világszinten legnagyobb befogadóképességű szállítórepülőgép (az ukrán Antonov-224) teherbírása 250 tonna, míg a legnagyobb helikopteré (az orosz Mil-20) 20 tonna.

5 A Varsói Egyezményhez, 1944-ben, a Chicagói Egyezmény csatlakozott, amely a nemzetközi légi közlekedés szabályozására szolgál és amely megalakította a Nemzetközi Polgári Légügyi Szervezetet (ICAO).

6 Ezt az egyezményt Románia a 2000. évi 107. számú Kormányrendelettel ratifikálta (közvetítették a Hivatalos Közlöny 2001. évi 97. számában).

szabályozásnak adjanak előnyt. Úgyszintén nem foganatosított kizárólag a Varsói Egyezménytől teljesen eltérő jogi szabályozást (bár ilyenek szép számmal lelhetők fel a Montreali Egyezményben), egyeseket – amelyeket a sok évi gyakorlati alkalmazás igazolt – átvett a Varsói Egyezményből, illetve átszövegezte azokat a **jelenlegi követelményeknek** megfelelően.

A Montreali Egyezmény számos újdonságai közül e tanulmányban csupán kettőre térünk ki, lévén szó olyan kérdésekről, melyek a Fuvarjog egészét érintik, nem csak a légi fuvarozás jogi szabályozását.

**2.** Az első kérdés a **fuvarozási szerződés** intézményével kapcsolatos. Ennek a Montreali Egyezmény a nemzetközi és a visszterhes jellegét emeli ki.

Nemzetközinek számít az a légi fuvarozási szerződés, amelyben a felek olyan indulási és érkezési pontokat (repülőtereket) jelöltek meg, amelyek két különböző állam területén található. Ezáltal az új jogszabály a nemzetközi jelleg általánosan elfogadott ismervét erősíti meg, amely minden fuvarozási módozat esetén alkalmazandó.<sup>7</sup> Következésképpen ebből a szempontból a Montreali Egyezmény mint a Fuvarjog legújabb forrása, annak egyik alapszabályát erősíti meg, lehetővé téve további alkalmazását.

A visszterhes jelleget a fuvarozási szerződés döntő jelentőségű ismérveként szabályozza a Montreali Egyezmény. Ennek megfelelően a szerződés meghatározásába foglalja, mivel a nemzetközi légi fuvarozást külkereskedelmi tevékenységnek minősíti, amelyet – köztudott – a profit elérése céljából bonyolítanak le a résztvevők. Következésképpen a nemzetközi légi fuvarozási szerződés mindkét fele (a légi fuvarozó és az áru feladója) anyagi haszon elérésére törekszik, ezért a szerződés – lényegéből eredően – nem lehet ingyenes.<sup>8</sup>

Ugyancsak a fuvarozási szerződés alapvető ismérveire vonatkozik az a Montreali Egyez-

ménybe foglalt szabályozás, amely az ún. „egyeséges fuvaros” minőséget írja elő. Ez is a Fuvarjog általános szabályai közé tartozik, tehát annak megerősítéséről van szó. Lényege abban áll, hogy ha a fuvarozási szerződés végrehajtásához több, egymást szakaszonként követő fuvarozó járul hozzá, a feladó vagy a címzett (esetenként az utas) csupán egy fuvarozóval – az elsővel vagy az utolsóval – szemben érvényesíti kártérítési követelését, mentesülve ez által helyzete elbonyolításától, azaz a konkrétan vétkes fuvarozó felfedezésétől, ami a legtöbb esetben a kívülálló részére lehetetlen is.<sup>9</sup> Ha ezt az alapelvet a légi fuvarozó szemszögéből tárgyaljuk, előnye abban áll, hogy az utas-, illetve áruszállítást a leghatékonyabb módon szervezhetik meg a légitársaságok, egymást kiegészítve, egymással együttműködve.<sup>10</sup>

**3.** A Montreali Egyezmény rendkívüli figyelmet szentel a fuvarjog másik sarkalatos intézményének, a *fuvarozó szerződéses felelősségének*. Ez utóbbi ugyanis azt a felfogást juttatta érvényre, hogy a fuvarozót kell fokozott érdekvédelemben részesíteni, az általa vállalt nagy méretű kockázat fejében. Csakhogy ez a felfogás nem felel meg a korszerű légi forgalom alapvető ismérvének, a biztonságának, amely mind a fuvarozó, mind a szolgáltatást igénybe vevő kockázatát számottevően csökkenti, ezért az utóbbi fél érdekvédelmének is érvényesülnie kell. Annak céljából, hogy a légi fuvarozó ne lehessen többé kiváltságos helyzetben, a Montreali Egyezmény előírja, hogy:

a) a semmisség terhe alatt a fuvarozó által fizetendő kártérítés összegét a fuvarozási szerződésben nem lehet az Egyezményben megszabott alsó határ alatt megállapítani. Ellenkező irányban (tehát a határ fölött) a felek bármilyen kártérítésben megegyezhetnek, a tényleges kártérítés érdekében. Ily módon, bár a Montreali Egyezmény nem mondott le a fuvarozó korlátolt felelősségének elvéről

7 A fuvarozási szerződés nemzetközi jellegének említett ismérve megtalálható a többi fuvarozási módozatokra vonatkozó egyezményekben (a nemzetközi vasúti fuvarozást szabályozó O.T.I.F., a nemzetközi közúti fuvarozásról szóló C.M.R. és a nemzetközi tengeri fuvarozást szabályozó „Hamburgi Szabályok” elnevezésű egyezményben).

8 Ez a jelleg a személyszállítási szerződés esetében is fennáll.

9 Az első vagy az utolsó fuvarozó a kártérítés kifizetése esetén és az után a konkrétan vétkes fuvarozó (amellyel együtt bonyolította le a fuvart) ellen fordul, visszkereset útján. A kérdés bővebb tárgyalásáért lásd Sipos Stefan (István), *Dreptul transporturilor*, I, Risoprint Kiadó, Kolozsvár, 1999, 41–46. o.

10 Másiképpen minden, a feladóval, illetve az utassal fuvarozási szerződést kötő légitársaságnak egyedül kellene a fuvart lebonyolítania a világ bármely pontjára, ami, kétségtelenül, nem mindig lehetséges vagy kifizetődő megoldás.

(amely, bár vitatható, de általános érvényű a Fuvarjogban)<sup>11</sup>, annak rideg és egyoldalú előnyökkel járó alkalmazását megszüntette, ami komoly haladást jelent;

- b) A fuvarozó nem csak az anyagi kárért (vagyis a rakomány elvesztéséért, annak épsége megsértéséért), de a késésért is fokozottan felel. Ilyen felelősséget a Varsói Egyezményben nem írtak elő a személyfuvarozás esetén, holott a jelenlegi kereskedelmi életben az idő még inkább „pénz”, a hivatalos úton levő lé-

gi utasok száma egyre nagyobb, tehát a fuvarozó hibájából okozott késésből eredő kártérítés szükségessége nyilvánvaló.

**4.** A jelenlegi Fuvarjog néhány kérdésére térhetünk ki csupán, a legújabb fuvarjogi forrás, a Montreali Egyezmény fényében. Következtetésül kiemeljük, hogy biztató jel a fuvarozás jogi szabályozásának állandó megújulása, „lépésigazítása”, a jelen kor igényeinek megfelelően.

11 Lásd erről bővebben Sipos Ștefan (István), *i. m.*, 38–41. o.