SZÉCHENYI ISTVÁN EGYETEM

ÁLLAM- ÉS JOGTUDOMÁNYI DOKTORI ISKOLA

A Doktori Iskola vezetője: Dr. Szigeti Péter DSc. egyetemi tanár

dr. Vermes Attila

A SZÁLLÍTMÁNYBIZTOSÍTÁSI SZERZŐDÉS

DOKTORI ÉRTEKEZÉS

Konzulensek

Dr. habil. Menyhárd Attila
egyetemi tanár

Dr. Szegedi András PhD.
egyetemi docens

GYŐR

2019

Tartalomjegyzék

I. Bevezetés ... 6

II. A biztosítási jog alapjai ... 12

II.1. A biztosítási jog helye a biztosítás rendszerében ... 12

II.2. A biztosítási jog helye a jogrendszerben ... 17

II.3. A szállítmánybiztosítási szerződés helye a biztosítási jogban ... 26

III. A szállítmánybiztosítás története ... 36

III.1. A szállítmánybiztosítás nemzetközi története ... 36

III.1.1. A szállítmánybiztosítás ókori előképei ... 36

III.1.2. A szállítmánybiztosítás korai fajtái ... 38

III.2. A szállítmánybiztosítás hazai története ... 53

III.2.1. A hazai biztosítási jog kezdetei ... 53

III.2.2. Biztosítási jog a szocializmusban ... 73

III.2.3. Biztosítási jog a rendszerváltás után ... 78

III.2.4. Fejlemények az új Polgári Törvénykönyv bevezetésével ... 85

III.2.4.1. Egyoldalú (klaudikáló) kógencia a biztosítási jogban ... 88

III.2.4.2. A biztosítási jog fogyasztóvédelmi aspektusa ... 92

IV. A rakomány biztosítása ... 94

IV.1. Jogválasztás ... 94

IV.2. Angol jog ... 97

IV.2.1. A kötvények csoportosítása ... 97

IV.2.2. Biztosítási érdek ... 103

IV.2.2.1. P.P.I. klauzula („honour policies”) ... 110

IV.2.2.2. Retroaktív fedezet („lost or not lost”) ... 110

IV.2.2.3. Stoppage in Transitu ... 113

IV.2.3. Verba Chartarum Fortius Accipiuntur Contra Preferentem ... 113

IV.2.4. Uberrimae Fidei (Utmost Good Faith) ... 116

IV.2.5. Warranty ... 124

IV.2.6. A biztosítási díj és a biztosítási összeg ... 128

IV.2.7. Önrész (*Franchise*) ... 130

IV.2.8. Túlbiztosítás ... 132

IV.2.9. Transit klauzula ... 133

IV.2.10. Termination of Contract of Carriage klauzula ... 136

IV.2.11. Held Covered klauzula ... 137

IV.2.12. Sue and Labour klauzula 138
IV.2.13. Touch and Stay klauzula 139
IV.2.14. All Risks (A) fedezet 139
IV.2.14.1. A fedezet tartalma 139
IV.2.14.2. Kizárt kockázatok 144
IV.2.15. Részkárokra is kiterjedő (WPA, B) fedezet 149
IV.2.15.1. A fedezet tartalma 149
IV.2.15.2. Kizárt kockázatok 150
IV.2.16. Részkároktól mentes (FPA, C) fedezet) 150
IV.2.16.1. A fedezet tartalma 150
IV.2.16.2. Kizárt kockázatok 151
IV.2.17. TPND klauzula 152
IV.2.18. Institute Replacement Clause 152
IV.2.19. Stock througput kötvény 152
IV.2.20. Kármegelőzés és kárenyhítés 154
IV.2.21. Kárrendezés 158
IV.2.21.1. Control of Damaged and Branded Goods Clause 159
IV.2.22. Engedményezés 160
IV.2.23. Visszkereseti jog 162
IV.2.24. A légi biztosítás sajátosságai 163
IV.3. Nemzetközi megállapodások 165
IV.3.1. Kísérletek a szállítmánybiztosítási jog egységesítésére 165
IV.3.2. Az akkreditív és a szállítmánybiztosítás kapcsolata 174
IV.3.3. Kereskedelmi szokványok a szállítmánybiztosításban 174
IV.3.3.1. A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara paritásai és a szállítmánybiztosítás viszonya 175
IV.3.3.2. Egyéb fuvarparitások szállítmánybiztosítási aspektusai 179
IV.3.3.3. International Road Union (IRU) ajánlása 181
IV.3.4. Szállítmánybiztosítás a multimodális fuvarozásban 182
IV.4. Magyar jog 190
IV.4.1. Generali 199
IV.4.2. WÁBERER 202
IV.4.3. Műtárgyszállítási feltételek 203
IV.4.4. Logisztikai felelősségbiztosítás 204
IV.5. Más jelentősebb kötvények 206
IV.5.1. Antwerpeni kötvény 206
IV.5.2. Német jog 209

V. A fuvareszköz biztosítása 213
V.1. Angol jog 213
V.1.1. A hajótest-biztosítók biztosítási előírásai 213
V.1.2. Institute Time Clauses Hull 214
V.1.2.1. Tengerképesség 214
V.1.2.2. Hajórongálás (matrózlázadás) 217
V.1.2.3. Inchmaree klauzula 218
V.1.2.4. Institute Excess Liability klauzula 219
V.1.2.5. Abandon 219
V.1.2.6. Légijárművek biztosítása 221
V.1.2.7. Institute Voyage Clauses Hull 222
V.2. Norvég Tengeri Biztosítási Terv 223
VI. Védelmi és Kártalanítási Klubok 226
VI.1. A jogvédelmi biztosítás alapkérdései 228
VI.1.1. A jogvédelmi biztosítás funkciója és kialakulása 228
VI.1.2. A jogvédelmi biztosítás szociológiai aspektusai 229
VI.1.3. A jogvédelmi biztosítás helye a biztosítási jog rendszerében 229
VI.1.4. A jogvédelmi biztosítás kötelmi jogi szemszögből 230
VI.1.5. A jogvédelmi biztosító kapcsolata más ágazatbeli biztosítókkal 232
VI.1.6. A biztosító és az ügyfél érdekében eljáró jogi képviselő kapcsolata 232
VI.1.7. Jogvédelmi biztosítás a szállítmánybiztosításban 232
VI.1.8. A jogvédelmi biztosítás társadalmi megítélése 233
VI.2. Kárbiztosok 234
VI.3. Közös hajókár 235
VII. A biztosítási jog európaizálása 237
VII.1. Az Európai Szerződési Jog Közös Vonatkoztatási Kerete 237
VII.2. Az Európai Biztosítási Szerződési Jog Alapelvei (EBSZJA) 237
VII.2.1. A szabályozás jellege 238
VII.2.2. A EBSZJA lehetséges előnyei 239
VII.2.3. A szállítmánybiztosítás a modelltörvényben 239
VIII. Háborús és terrorkockázatok 242
VIII.1. Elméleti alapvetés 242
VIII.2. Háborús kockázatok biztosítása hazánkban 244
VIII.3. Nemzetközi záradékok 246
VIII.3.1. Frustration Clause 250

VIII.3.2. Free of Capture and Seizure (FC&S) 250
VIII.3.3. War Clause 250
VIII.4. A World Trade Center-ügy 251
VIII.4.1. A konkrét jogeset lényege 251
VIII.4.2. A jogeset utóhatásai 252
IX. A szállítmánybiztosítás tágabb társadalmi kontextusban 261
IX.1. Versenyjogi vetületek 261
IX.2. Törvényi engedmény 263
IX.3. Szolidaritás 263
IX.4. Erkölcsi kockázat 265
IX.5. A biztosítás „kötelezősége” 266
IX.6. A biztosítás egyes közgazdasági irányzatok tükrében 269
IX.7. A szállítmánybiztosítás szerepe a nemzet- és világgazdaságban 269
IX.8. Globális kockázatok, multinacionális cégek biztosítási programjai 281
IX.9. Long-tail kockázatok 283
X. Összefoglalás 285
Irodalomjegyék 295
Függelék 331
F.1. Kálnoki Bedő Sándor parlamenti hozzászólása az önálló biztosítási törvény tárgyában 331
F.2. A m. kir. minisztérium 1943. évi 4.520. M. E. számú rendelete az államkincstár biztosítási tevékenységéről 332
F.3. Biztosítási jelentés a Pesti Hirlap 1943. évi 268. számában 333
F.4. Biztosítási jelentés a Pesti Hirlap 1943. évi 273. számában 333
F.5. A Győri kölcsönös biztositó magán-társaság alapszabályai magyar nyelven (1875) 334
XI. Rövidítések jegyzéke 360

„Én N. N. becsületemre és lelkiismeretemre fogadom, hogy mint a Biztositási Szaktanács tagja, a törvényeket és törvényes szokásokat megtartom, a hivatalos titkot megőrzöm, a tisztemmel járó kötelességeimet személyválogatás, érdekeltség és elfogultság nélkül, félelmet és gyülöletet félretéve, részrehajlatlanul, lelkiismeretesen és meggyőződésem szerint hiven teljesitem."

Biztosítási szakbecsüs esküje 1923-ból.

I. Bevezetés

Kutatásom témájául a szállítmánybiztosítási szerződés jogi szabályozását választottam, mely álláspontom szerint a hazai jogirodalomban alig, szinte csak partikulárisan feldolgozott, annak ellenére, a kárbiztosítások története ezen területen nyúlik vissza a legrégebbi előképekre.

A biztosítási jog oktatása és kutatása során figyeltem fel erre a hihetetlenül összetett és szép jogterületre, mely – bár külföldön továbbra is behatóan foglalkoznak vele – a korábbi magyar kereskedelmi és biztosítási jogi hagyományok ellenére méltatlanul háttérbe szorult a hazai felsőoktatásban és tudományos kutatásban. Ahogy az előző század elején RÓSA FERENC fogalmazott: „Míg a biztosítási ügy technikai tökélyt és páratlan gyakorlati használhatóságot ért el, addig a biztosítási jog, a mely annak támaszt és biztonságot kellene, hogy nyújtson, külső és belső befejezetlenség sajnálatraméltó tökéletlenségében leledzik."[1]

Másfél évtizede oktatói munkám során minden évben megkérdeztem a Biztosítási jog speciálkollégiumomat felvevő, biztosítási jogi iránt érdeklődő nappalis és levelező tagozatos hallgatókat egyaránt, hogy mi lehet véleményük szerint a házassági biztosítás biztosítási

[1] RÓSA FERENC: *A magyar biztosítási törvény. magyarázata*, Budapest, 1902, Wodianer F. és Fiai, 40. p.

eseménye, mire terjedhet ki a biztosítási fedezet. A válaszok meglehetősen szerteágazóak voltak, a megcsalástól kezdve a válóperes ügyvéd megbízási díjáig számos válasz elhangzott, de közös sajátosságuk volt, hogy valamiféle negatív eseményhez, kárhoz próbálták azt kötni. A fentiek tükrében úgy gondolom, hogy szükséges és érdemes a szállítmánybiztosítási szerződést a biztosítási jogon belül elhelyezni, a releváns biztosítási jogi alapokra építkezni.

Mind a kereskedelmi jogi, mind a nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogáról írott, mind pedig a kifejezetten biztosítási jogi hazai könyvek többségében az említés szintjén szólnak csak a témáról, vagy maximum egy fejezetet szánnak rá, nem vizsgálva annak társadalmi-gazdasági kontextusait, amelyek nélkül álláspontom szerint a téma mélységében és összefüggéseiben nem megérthető.

A komplex téma vizsgálata során azonban nem megkerülhetőek a biztosításelméleti, logisztikai, közgazdasági, valamint esetenként a pszichológiai, döntéselméleti tudomány vívmányai a szabályozandó életviszonyok meghatározása kapcsán, azaz nem kívántam a „tiszta jogtan" eszközével élni. Az említett módszertani alapvetés következtében a fogalmi tisztaságra törekvés érdekében szükségesnek mutatkozik egyes jogtudományban és más tudományterületeken kölcsönösen alkalmazott kifejezések összevetése, vizsgálata.

Disszertációmban a történeti, leíró és fogalomelemző módszer mellett nagy hangsúlyt fektettem a jogösszehasonlításra. Ennek keretében kevésbé a legiszlatorikus jogi komparatisztika, sokkal inkább a funkcionális elemzés alkalmazására törekedtem. Kutatásom során, figyelemmel a téma nemzetközi jellegére és évezredeken átívelő fejlődéstörténetére további párhuzamos szempontot jelentett a történettudomány és jogtörténet módszertanának alkalmazása, különös tekintettel a prezentizmus veszélyének elkerülésére.

A történeti módszer során egymás követően, de egymásra tekintettel vizsgáltam a szállítmánybiztosítás nemzetközi és hazai történetét, főbb csomópontjait, fejlődési ívét a tengeri kölcsöntől kezdve a biztosítási kölcsönön át egészen a modern, globális nagyvállalati biztosítási programokig.

A leíró módszer alkalmazása során törekedtem a releváns hazai és nemzetközi szakirodalmi források, bírói ítéletek, alkotmánybírósági és ombudsmani praxis feldolgozására, azonban a terjedelmi korlátok komoly önmérsékletre szorítottak mind az irodalomjegyzék, mint

a lábjegyzetek számát illetően. Ahol releváns volt, ott megadtam az adott külföldi jogintézmény idegen nyelvű fordítását is, néhány esetben, ahol bevett magyar fordítás nem létezik, és esetleg a szó szerinti fordítás félrevezető lenne, ott megmaradtam az idegen nyelvű elnevezésnél, magyarul pedig csak definíciót vagy körülírást alkalmaztam.

A fogalomelemző módszer alkalmazása során igyekeztem az adott fogalmat társadalmi-gazdasági összefüggéseiben, funkciójára tekintettel vizsgálni, ahol lehetett, a más hazai vagy nemzetközi jogintézményekkel való összefüggés lényegére rávilágítani.

A gyakorlat bemutatása során feldolgoztam egyrészt egyes konkrét hazai és külföldi biztosítók általános szerződési feltételeit, de legalább ennyire fontosnak tartottam a kereskedelmi jog jellegadó sajátosságaira is tekintettel a kereskedelmi szokások, szokványok, valamint az egyes jogegységesítési kísérletek és eredmények ismertetését és elemzését is.

Törekedtem nagy számú releváns, hazánkban egyáltalán nem, vagy csupán elvétve fellelhető, eredeti és idáig nem feldolgozott primer külföldi forrás felhasználására, a cím történetéből és szubsztanciájából adódóan elsődlegesen angolszász nyelvterületről, de ahol a téma és a tudományos szempontok indokolták, ott többek között német, belga, norvég, francia, sőt dél-afrikai műveket is feldolgoztam.

A német jogot azért sem lehetett kihagyni, mivel hazánkban, és azon belül régiónkban és városunkban számos olyan nagy, német tulajdonú cég van, amely vagy közvetlenül német biztosítóval szerződik német jog alapján, vagy egyenesen a német anyavállalat szerződik német biztosítóval uniós vagy globális területi hatállyal, a magyar leányvállalatot is a biztosítotti körbe vonva.

A nyomtatott és elektronikus hazai, valamint külföldi könyvtárak használatán túl kiegészítő jelleggel levéltári kutatásokat is végeztem, ezúton is köszönöm a Magyar Nemzeti Levéltár Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltára munkatársainak segítségét. A könyvtárközi kölcsönzésen túl jelentős antikvár és kurrens kereskedelmi és biztosítási házikönyvtárat is sikerült beszereznem és feldolgoznom, ebben főleg a nagy nemzetközi online piacterek voltak segítségemre.

Értekezésem írása során nagy hasznát vettem a Koppenhágai Egyetem Jogi Karán kormányközi ösztöndíjjal töltött két hónapos kutatómunkámnak, a Nemzetközi Biztosítási Jogi Szövetség (AIDA) hazai és külföldi tagjai tanácsainak és inspirációinak, a trieri Európai Jogi Akadémia konferenciáján tartott előadásom során megismert társelőadók hozzászólásainak, valamint az AUDI HUNGARIA Zrt. Jogi Osztályán folytatott gyakorlatnak.

A fenti kutatási témában az alábbi hipotéziseket állítottam fel:

1. Szerencseelem a szállítmánybiztosítási jogviszonyban

A szállítmánybiztosítási szerződés fogalmilag tartalmaz szerencseelemet, a szerencsejáték-szerződésektől azonban élesen el kell határolni, hiszen a biztosító magatartása szükségszerűen befolyásolja a biztosítási esemény bekövetkeztét. Az egyes elszigetelt szerződések ugyan aleatórius szerződésnek minősülnek, azonban hosszabb időtávban és rendszerben gondolkodva a biztosítási esemény bekövetkezte matematikai (valószínűségszámítási), statisztikai módszerekkel jól meghatározható, kellő pontosságú és alaposságú adatgyűjtés és feldolgozás mellett. A szállítmánybiztosítási jogviszony elemzése során tehát feltevésem szerint a biztosítási jogi, biztosításelméleti és biztosítás-üzemgazdasági szempontok összeegyeztethetők és szintetizálhatók, még öntanuló képességű önvezető járművek esetében is.

2. A biztosítási érdek és az erkölcsi kockázat szerepe a szállítmánybiztosítási jogviszonyban

Noha a nemzetközi jogirodalomban egyesek megkérdőjelezik a biztosítási érdek szigorú megkövetelését, álláspontom szerint mind jogpolitikai szempontból, mind pedig a jelenlegi társadalmi-gazdasági környezet szempontjából fontos a biztosítási érdek követelményének fenntartása, elemzése, valamint ahol jelenleg hiányzik, általánossá tétele. A káronszerzés tilalmával összefüggésben szükséges jogi körülbástyázása, ezáltal az erkölcsi kockázat minimalizálása. Feltevésem szerint ugyanakkor a biztosítási érdeket az árutovábbítási és áruelosztási láncolatban érintett összes, jogilag méltányolható érdekkel rendelkező alany számára fenn kell tartani, beleértve a tengeri biztosítási eredetű, modern szállítmánybiztosítás számára is kiemelten fontos retroaktív fedezetet is.

3. A szállítmánybiztosítás szerepe a kárelosztásban és a kockázatvállalási hajlandóságban

A kárbiztosítások a kockázatok elosztása és porlasztása, a „biztonság tudata" révén hozzájárulnak az egészséges mértékű kockázatvállalási hajlandóság kialakulásához, a vállalkozási kedv létrehozásához és növekedéséhez. A szállítmánybiztosítás a közgazdasági kockázatkezelés, valamint a jogi kárelosztás fontos eszközeként elősegíti a magán- és köztulajdon védelmét, valamint ösztönzi a tulajdonosi és szerződéses kötelezettségek betartását és betartatását. Feltevésem szerint a biztosítás ösztönzi az egyes biztosítottak saját kockázatfelmérését, kockázati tudatosságát is, de egyúttal serkenti az innovációt, új termékek és szolgáltatások bevezetését, új földrajzi és árupiacok meghódítását.

4. A szállítmánybiztosítás szerepe a szűk értelemben vett kármegelőzésben és kárenyhítésben

A konkrét jogügyeletekben a biztosítók ügyféltájékoztatója, biztosítási szabályzat, a konkrét biztosítási szerződés, annak kizárt kockázatai és mentesülési okai nem csupán felhívják az ügyfél figyelmét kármegelőzési és kárenyhítési lehetőségeire, hanem aktívan formálják a magatartását, a jogi objektiváció eszköztárával tudatosabbá és biztonságosabbá téve az ügyfél tevékenységét. Feltevésem szerint a biztosítók a biztosítható kockázatok kialakításában, a kármegelőzési, kárenyhítési és kárrendezési szabályaik kidolgozása során kvázi jogalkotónak minősülve aktív kockázatmenedzsment keretében járulnak hozzá a nemzetgazdaság és egyéni jólét fejlesztéséhez.

5. A szállítmánybiztosítás szerepe a hazai, nemzetközi és globális kereskedelemben

Nem csupán a felelősségi rezsimek reformjakor, hanem ennél jóval absztraháltabban a kockázattelepítési kodifikációs kérdések felmerülésekor a jogalkotónak, jogtudománynak egyre inkább foglalkoznia kell a biztosítási jogi aspektusokkal. Feltevésem szerint az ellátási láncok jogi szabályozása kapcsán a kockázattelepítési kérdések eldöntésének egyik előkérdése a biztosítható kockázatok köre és mértéke, valamint a biztosíthatóság jogi, társadalmi és gazdasági feltételrendszerének felmérése, beleértve a viszontbiztosítást, a nagyvállalati globális biztosítási programokat, valamint az esetleges versenyjogi mentességeket.

Külön szeretnék köszönet mondani konzulenseimnek, DR. MENYHÁRD ATTILÁNAK és DR. SZEGEDI ANDRÁSNAK, a győri jogi kari korábbi dékánjának, a Kereskedelmi, Agrár- és Munkajogi Tanszék korábbi vezetőjének, DR. SZALAY GYULÁNAK, aki a biztosítási jogon belüli konkrét támaválasztásra inspirált, valamint DR. HARKAI KRISZTIÁN biztosítási szakjogásznak, vagyon – gépjármű kárszakértőnek, a MABISZ Szállítmánybiztosítási Tagozat korábbi vezetőjének értékes gyakorlati tanácsaiért, tanszéki kollégáimnak, valamint mindazon oktatóknak, kutatóknak, pályatársaknak, akik a dolgozat írása során észrevételeikkel, tanácsaikkal, hozzászólásaikkal támogattak és inspiráltak. A kézirat lezárásának napja 2019. június 9.

II. A biztosítási jog alapjai

II.1. A biztosítási jog helye a biztosítás rendszerében

A biztosítás egyik legfontosabb célja, hogy elérje a kockázat arányos és észszerű elosztását, és hogy segítsen az embereknek olyan dolgokat tenni, amelyeket ellenkező esetben hezitálnának megtenni – nem csupán pereskedni, hanem pl. bányászati feltárásokat és orvosi kutatásokat végezni.[2]

A biztosítás intézménye pszichológiai szempontból az emberek biztonság iránti vágyán, szociológiai szempontból az azonos vagy hasonló kockázatnak kitett személyek kockázatközösségbe szerveződésén alapul, egyúttal a közgazdasági kockázatkezelés *(risk management)* egyik kiváló eszköze.

Nem elhanyagolhatóak a pszichológiai tényezők sem, hiszen pszichológiai kísérletek igazolják, hogy az ember egyrészt szeretné irányítani, uralni saját sorsát, másrészt igyekszik kizárni, vagy legalábbis csökkenteni az indokolatlan kockázatokat, azaz a biztosítás kiválóan alkalmas az emberi psziché biztonságra törekvő vágyának kielégítésére.[3] Az emberi psziché a kutatások szerint[4] azt a jogi szabályozást tartja igazságosnak, ahol a kárért felelős személy vagy közvetlenül áll helyt, vagy legalábbis emelkedik a felelősségbiztosítási díja.

A kockázatelosztás a biztosítás szélesebb, társadalmi aspektusát hangsúlyozza, ahogy a lehetséges kár veszélyét porlasztja azáltal, hogy költségeit elosztja egy egész csoporton belül. A kockázat porlasztása során, mely a biztosítás lényegét képezi, a biztosító nagyszámú különálló kockázat-átvállalási szerződést köt.[5]

A kockázat koncepciója központi szerepet játszik a biztosításban, ugyanakkor ritkán definiálják. A gyakorlatban és az elméleti művekben több értelemben is használatos,

---

[2] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 12. p.

[3] „A biztosítás bizalmat kelt; kitartásra, küzdelemre bátorít; a jövő esélyeitől való rettegést megszünteti. […]" HALÁSZ SÁNDOR - MANDELLÓ GYULA szerk.: *Közgazdaság lexikon. Közgazdasági ismeretek tára három kötetben*. 1. kötet. Budapest, 1898-1901, Pallas. [biztosítás címszó]

[4] SCHWARTZ, GARY. T.: The Ethics and Eonomics of Liability Insurance? Cornell Law Review 1990, Issue 2., 313-365. p.; CANE, PETER: *Responsibility in Law and Morality*. Oxford, 2002, Hart Publishing, 246. p.

[5] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 5. p.

kockázatnak hívják a bizonytalan eseményt (pl. tűz), kockázat a fedezet közvetett tárgya (pl. a ház), a biztosítási esemény bekövetkezési valószínűsége, valamint a kár mértéke.[6]

A biztosító közvetítő szerepet tölt be a kockázatközösség tagjai között. A nyereség fejében végzett biztosítási tevékenységet régi magyar magánjogunk **díjbiztosításnak** nevezte, és meglehetősen sarkosan definiálta.[7]

A „[…] a biztosítási eset a legszorosabb kapcsolatban van a biztosítási veszéllyel. A kettő lényegileg ugyanaz, csak más-más szemszögből megítélve. A biztosítási veszély ugyanis csupán elképzelt lehetősége a biztosítási esetnek, vagyis csupán gondolati jelenség; ezzel szemben a biztosítási eset a külvilágban bekövetkezett tényleges változás. Így felfogva a kettőnek egymáshoz való viszonyát, azt mondhatjuk, hogy a biztosítási eset csak kifejlődése (konkretizálódása) a biztosítási veszélynek. S mint ilyen akkor és csupán akkor van adva ha az illető konkrét szerződésben szem előtt tartott veszély vált valósággá."[8]

Természetesen a biztosítók adott kockázatközösségekkel állnak kapcsolatban, így a biztosítási jogviszonyokat társadalmi hatásuk szempontjából a kockázatközösségre és hosszabb időtávra vetítve érdemes vizsgálni. Bizonyos nagyobb kockázatok és ügyfelek esetében az ügyfél igényeire szabott (*tailor-made*) szempontok a biztosítási szabályzatokat kiegészítő egyedi záradékokban jelennek meg.[9]

---

[6] COUSY, HERMAN: Insurance law. In Smits, Jan M. ed.: *Elgar Encyclopedia of Comparative Law*. Cheltenham, 2006, Edwar Elgar, 312. p.

[7] „Mivel pedig a dijbiztositás azon eszményen alapszik, hogy a dijakból necsak a károk fedeztessenek hanem abból a közvetitő (biztositó) személyre haszon, nyereség is háruljon, ennélfogva a dijbiztositást nyereségre irányuló, nyerészkedési vagy üzérkedési biztositásnak is szokták nevezni." GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 12-13. p.

[8] TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *Biztosítási jog és bizonyítási módszer*. Budapest, 1940, Magyar Tudományos Akadémia Jogtudományi Bizottsága, 46. p.

[9] Pl. a magyar polgári légiforgalmi irányítás, vagy Magyarország egyetlen atomerőműve a vonatkozó jogszabályi rendelkezések nélkül nem működhetne felelősségbiztosítás nélkül. A polgári légiforgalmi irányítást a Hungarocontrol Zrt. végzi hazánkban, egyoldalú szerződéskötési kötelezettségét általános jelleggel a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. tv. 69. §. (1) bek. mondja ki, részletszabályait a fenti törvény felhatalmazása alapján létrejött, a légiközlekedési kötelező felelősségbiztosításról szóló 39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet határozza meg. Magyarország egyetlen atomerőművét (a kutatási célt szolgáló atomreaktorokat nem számítva) az MVM Paksi Atomerőmű Zrt. üzemelteti, egyoldalú szerződéskötési kötelezettségét az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. tv. 67. §. g) pontjában foglalt felhatalmazás alapján létrejött, az atomkárfelelősségre vonatkozó biztosítási vagy más pénzügyi fedezet jellegéről, feltételeiről és összegéről szóló 227/1997. (XII. 10.) Korm. rendelet határozza meg, az atomkárokért való polgári jogi felelősségről Bécsben 1963. május 21-én kelt nemzetközi egyezmény kihirdetéséről szól 24/1990. (II.7.) MT rendelettel összhangban. A nemzetki atompoolok, nukleáris viszonbiztosítók képezik utóbbi esetben a kockázatközösséget.

Jogi szempontból a „biztositás *ősforrása* a kereskedelmi szükséglet és érdek volt."[10] A biztosítás intézménye[11], s annak jogi megfelelője, az *aleatorius* biztosítási szerződés[12] a hasonló kockázatnak[13] kitett személyeket veszélyközösségbe szervezve anyagi biztonságot nyújt a biztosítottak számára, „tehát lehetővé teszi, hogy az egyén saját erejével gondoskodjon az őt fenyegető jövőbeli szükségletek fedezetéről is".[14] A biztosítás mindegyik nemére igaz, hogy megsokszorozza a rendelkezésre álló tartalékokat, az általános körülményeket statisztikai és matematikai módszerekkel, az egyedieket pedig a szerződő tájékoztatása alapján felmérve[15] olyan alapot képezve, amely jelentősen meghaladja a biztosított teljesítési képességét.

Csak az tekinthető biztosítási szerződésnek, ahol A-ról B-re átszállt a kockázat egy része, azaz az „**önbiztosítás**" nem tartozik ide, mint ahogy a biztosításközvetítés sem.[16] A biztosítási funkciójáról egy egyik legabsztraktabb megközelítés LENKOVICS BARNABÁS professzor úr nevezetes ombudsmani jelentésében olvasható, miszerint: „A biztosítás, mint társadalmi- és egyben jogintézmény túlmutat a biztosító és biztosított jogviszonyán. A biztosítás társadalmi intézményként tisztán szolidaritási alapon, non-profit jelleggel fejlődött ki (ld. bánya-társládák, biztosítószövetkezetek, stb.) és ezen sajátságait biztonság megteremtésével védje a kiemelkedően fontos alapjogok közül az élethez (a testi épséghez) és a tulajdonhoz való jogot."[17]

Bár minden egyes biztosítási szerződés tartalmaz szerencseelemet, kockázatot, mégis jelentős eltérések találhatóak a biztosítási szerződések magánjogi tartalma szerinti két fő kategóriája, a kár- és összegbiztosítási szerződések között. Az **összegbiztosítási szerződések**

---

[10] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 1. p.

[11] KUNCZ ÖDÖN: A biztosítás egységes fogalma. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai] 618. p. A biztosítás szükségképpeni alkotóelemei: kockázat, visszterhesség, önállóság, tervszerűség.

[12] KUNCZ ÖDÖN: A biztosítás egységes fogalma. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai] 615. p. „Jogi szempontból a biztosítási szerződés három elemet rejt magában: kockázatot, biztosítási díjat… és a biztosító szolgáltatását."

[13] A veszélyviselés értelmezésére, a fenyegető veszély elhárítására ösztönzés jogi eszközeinek elemzésére: BECK SALAMON: *A veszély magánjogi értékelése*. In Emlékkönyv Kolosváry Bálint Dr. jogtanári működésének negyvenedik évfordulójára. Budapest, 1939, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 35. p.

[14] KUNCZ ÖDÖN: A biztosítás egységes fogalma. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 613. p.

[15] „Viszont a speciális körülmények feltárása a biztosítottnak (szerződőfélnek) a kötelezettsége (közlési kötelezettség)." KUNCZ ÖDÖN: A biztosítás egységes fogalma. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 619. p.

[16] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 10. p.

[17] LENKOVICS BARNABÁS: *Ombudsmani jelentés a tulajdonhoz való jog védelméről. OBH 1212/2002. sz. ügyben*. [A Tisza-menti lakóházak biztosításáról, az árvíz- és belvízkárokkal összefüggésben: Az ombudsman kézzel írt jegyzeteivel, valaint az eredeti jelentés háttéranyagaival.], 2. p.

esetében ugyanis a biztosítási esemény nem feltétlenül károsító esemény, amennyiben az pozitívum, úgy kárról nem is beszélhetünk. Sajnálatos módon mind a közgazdasági, mind a jogi szakirodalom sok esetben helytelenül összemossa a két fogalmat, a káreloszt ás fogalma ugyanis feltételezi a kár bekövetkezésének lehetőségét, így csak a kárbiztosításokra alkalmazható kategória, összegbiztosításokra nem, utóbbiak esetén inkább kockázatkezelésről, kockázat-telepítésről beszélhetünk.

Összegbiztosítási szerződés biztosítási eseménye lehet a születés, házasságkötés, az összegbiztosításokon belüli életbiztosítások egyik speciális alcsoportja pedig az ún. elérési biztosítás, mely pontosan a halálesetre szóló életbiztosítások ellentettje, nem akkor fizet, ha meghatározott időn belül elhuny a biztosított, hanem ha elér bizonyos életkort (másképpen fogalmazva előre meghatározott időpontban életben van). Fenti, új Polgári Törvénykönyvben nevesítve szereplő pozitív biztosítási események[18] tekintetében tehát a biztosítási érdek a kárbiztosításokkal ellentétben nem a biztosítási esemény elmaradásához, hanem éppenséggel annak bekövetkezéséhez fűződik. *A contrario*: a dogmatikailag különösen jelentős erkölcsi kockázat pozitív biztosítási eseményű összegbiztosításoknál a kárbiztosításokkal ellentétben nem a biztosítási esemény szándékos előidézésében, hanem éppenséggel szándékos meghiúsításában áll. Kiemelendő, hogy a biztosítási jog a biztosítási eseményeket értékközpontúan csoportosítja, hiszen egyértelműen támogatóan foglal állást mind a születés, mind a házasság, mind pedig az emberi élet mellett. (Az életbiztosításoknál további speciális rendelkezéseket találunk, pl. amennyiben a biztosított a szerződéskötéstől számított két esztendőn belül öngyilkosságot követ el, úgy a biztosítási összeg helyett csupán az annál lényegesen kisebb visszavásárlási összeget[19] köteles kifizetni.) Kárbiztosítások esetében az elméletileg lehetséges biztosítási érdekek közül a jogalkotó és a bírói gyakorlat ugyanakkor csak a jogszerű, jogilag elismert jogviszonyokon alapuló érdeket ismeri el biztosítási érdeknek, így ennek fogalma is kifejezetten értékközpontú, hiszen pl. a tolvaj, rabló, orgazda nem köthet kárbiztosítási szerződést az általa birtokolt vagyontárgyra.

További eltérés, hogy az összegbiztosítások egy részénél, az ún. halálesetre szóló életbiztosításoknál (a biztosítási szerződés „kellően” hosszú időbeli hatálya esetén) a biztosítási esemény bekövetkezésének bekövetkezése biztos, csupán időpontja bizonytalan, azaz nem abszolút, hanem relatíve bizonytalan biztosítási eseményről – *incertus quando* – beszélünk.

A biztosító helytállási kötelezettsége ugyanakkor magába foglal a kockázatviselés időtartama alatt egy folyamatos készenlétet is, „a praestare-kötelezetség elismerése alkalmas

[18] Ptk. 6:440. §.
[19] Ptk. 6:484. § (3) bek.

arra, hogy kifejezésre juttassa ennek a gazdasági háttérnek az egyes elszigetelt szerződésekre gyakorolt hatását, tehát csökkentse az eltérést a biztosítás gazdasági és jogi fogalma között."[20]

Bár mind az összeg-, mind pedig a kárbiztosítások foglalkoznak a negatív biztosítási események bekövetkezési valószínűségének csökkentésével, ezen előírások jogi korlátja más természetű: összegbiztosításoknál jellemzően a szabad önrendelkezés jogával, a szabad orvosválasztás jogával, míg kárbiztosítások esetében a tulajdonosi triásszal kerülhetnek összeütközésbe a biztosítói előírások.

A kárbiztosítások sem szűkíthetők le a kárelosztásra (kockázatkezelésre), mert a jogi objektiváció elmélete miatt a biztosítás visszahat a kockázatot hordozó életviszonyra. Közgazdasági szempontból az a legjobb, ha a kár be sem következik, vagy ha mégis bekövetkezik, mert nem lehet megelőzni, akkor a lehető legkisebb károsító hatást okozva valósul meg.

A kárbiztosítási szerződések feltételei, ideértve a biztosítási szerződés megkötésének előfeltételeit, a kármegelőzési és kárenyhítési kötelezettséget tartalmazó szerződéses előírásokat, valamint nóvumként a törvényi felhatalmazás alapján a káresemény bekövetkezésekor adott biztosítói utasítások[21] a kockázatközösségre és hosszabb időtávra vetítve statisztikailag csökkentik a fentieken túl a káresemények bekövetkezési gyakoriságát, ráadásul mindezt nem csupán a biztosítottaknál, hanem – természetesen közvetve és eshetőlegesen – a biztosítási fedezettel egyáltalán nem rendelkező személyek esetén is.

Az ember egészségével összefüggő kockázatok (pl. halál, megbetegedés) orvosi, társadalombiztosítási, biztosítói és egyéb adatokon nyugvó statisztikák alapján meglehetősen nagy, a klasszikus kárbiztosítási szerződések kockázatánál jóval magasabb fokú pontossággal előrejelezhetők, a biztosító üzleti kockázata tehát ezen jogviszonyok esetében viszonylag csekély, így a biztosítási közjogon belül az életbiztosítási és nem életbiztosítási ág megkülönböztetése statisztikai és biztosításmatematikai tényezőkre vezethető vissza.

KUNCZ ÖDÖN világosan szintetizálja a biztosítás különböző aspetusait, kimondva, hogy „a közgazdák a lényeget a biztosítás céljában, a jövőbeli esetleges szükséglet fedezésében látják és így csupán a biztosított oldaláról világítják meg a kérdést. A jogászok a kötelezettségekre helyezik a súlyt amelyeket a biztosítási szerződés a felekre ró. Ennélfogva háttérben marad a lényeg: a biztosító vállalatnak különös szervezete, amely érvényre juttatja a biztosítottak között a kölcsönösség eszméjét, keresztül viszi a rizikók kölcsönös beszámítását és a biztosítási díj

[20] EÖRSI GYULA -VILÁGHY MIKLÓS: *Magyar polgári jog*. 2. kötet. Budapest: Tankönyvkiadó, 1962, 183. p.
[21] Ptk. 6:463. § (2) bek.

magasságát statisztikai és matematikai alapokon állapítja meg; tehát a rizikót kikapcsoló biztosító vállalatot is mentesíti a kockázattól."[22]

II.2. A biztosítási jog helye a jogrendszerben

MICHEL ALBERT szerint a biztosításban megkülönböztethető két különböző kultúra, nevezetesen a tengeri és az alpesi modell. A különbözőségek alapvetően a közjogi keretekben, valamint a biztosítási piac szabályozásában és felügyeletében ragadhatók meg.[23]

A biztosítás alpesi tradíciója jellemzően olyan (volt), amely alapvetően a **szolidaritás** törvényén alapult. Ennek megfelelően a biztosítási szolgáltatáshoz jutás lehetősége széleskörű, és a biztosító lehetősége az szerződéses ajánlatok közötti válogatásnál limitált.

Az „alpesi" biztosító nem tesz annyira kiterjedt erőfeszítéseket a kockázatok felosztására és differenciálására annak érdekében, hogy a biztosítási díjtarifákat feloszthassa az egyes kockázatközösségek között. Ennek megfelelően a jó és rossz kockázatokat hasonlóan kezelik, és a biztosítási díjak eléggé alacsonyak. A biztosítási piac erős felügyelet alatt áll, a tarifákat és feltételeket a felügyeleti hatóság még az adott kötvény piacra vitele előtt megvizsgálja (materiális kontroll). Az alpesi modellben a biztosítási szolgáltatás árazása kevéssé *volatilis*, és általában a biztosítási piacon nem jellemző a különösebben erős verseny.[24]

Angliában a biztosítási jogot leginkább a bírói esetjogban és a jogtudományi művekben találjuk meg, a *Financial Services and Markets Act* 2000 (Pénzügyi szolgáltatásokról és piacokról szóló 2000. évi törvény) 2001. december 8-i hatálybalépése (végrehajtási szabályaival együtt) az első jogszabályi kísérlet a biztosítási szerződés fogalmának megteremtésére.[25]

Az Európai Unió szokásos felosztása alapján a biztosítási jog – érdekes módon a szocialista, azon belül szovjet jog nézeteihez hasonlóan – a pénzügyi szolgáltatások körébe tartozik.[26]

---

[22] KUNCZ ÖDÖN: A biztosítás egységes fogalma. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 613. p.
[23] COUSY, HERMAN: Insurance law. In Smits, Jan M. ed.: *Elgar Encyclopedia of Comparative Law*. Cheltenham, 2006, Edwar Elgar, 318. p.
[24] COUSY, HERMAN: Insurance law. In Smits, Jan M. ed.: *Elgar Encyclopedia of Comparative Law*. Cheltenham, 2006, Edwar Elgar, 319. p.
[25] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 1. p.
[26] COUSY, HERMAN: Insurance law. In Smits, Jan M. ed.: *Elgar Encyclopedia of Comparative Law*. Cheltenham, 2006, Edwar Elgar, 314. p.

A biztosítási szerződés célja az, hogy megossza a személyek nagy száma között azon költségeket vagy károkat, amelyek valószínűleg közülük csak egyeseknél következnek be, vagy egyeseknél korábban következnek be, mint másoknál. A szerződés jellege ebből következően az, hogy a biztosítási díj mértéke nem kell, hogy egyenlő legyen a biztosító tényleges teljesítésével (ha ilyen létezik egyáltalán), de azzal összefüggésben kell kikalkulálni, hogy milyen valószínűséggel, vagy mennyi időn belül lesz szükség teljesítésre. A szerződés ezen karakterisztikája megkülönbözteti a biztosítási szerződéseken másoktól.[27]

A *Royal Drug* ügyben[28] az Egyesült Államok Legfelsőbb Bírósága kijelentette, hogy „a biztosítási szerződés két alapvető eleme a kockázat átvállalása, és a kockázatelosztás". Noha nem feltétlenül elégséges elemei a biztosításnak, azonban azt az előfeltevést választották, hogy a biztosításnak kedvező dolognak kell lennie, és mivel a fenti elemek nélkülözhetetlenek ebből a szempontból, amennyiben előnyeit a biztosított és a társadalom kívánja élvezni.[29]

A biztosítás mindenképpen tartalmaz szerencseelemet, hiszen a biztosítási esemény bekövetkezésének minimum az időpontja bizonytalan (ún. **relatív bizonytalan** biztosítási események, pl. halálesetre szóló életbiztosításnál a halál bekövetkezése), de általában mind a bekövetkezés ténye, mind pedig annak hatása bizonytalan (ún. **abszolút bizonytalan** biztosítási események, pl. természeti csapások). Láthatjuk tehát, hogy a biztosítási esemény nem teljesen azonos a jövőbeli és teljesen bizonytalan eseményt jelentő magánjogi feltétel fogalmával.

A biztosítási esemény mindig magában hordoz valamilyen bizonytalansági tényezőt, azonban ezen fogalom nem azonos a polgári jogi feltétellel. Utóbbin a jogtudomány jövőbeli, bizonytalan eseményt ért, azaz maga a feltétel megvalósulása kérdéses. A biztosítási események között van ún. abszolút és relatív bizonytalanságú egyaránt. Előbbi hasonlít a polgári jogi feltételre, azonban utóbbi esetében a biztosítási esemény szükségszerűen bekövetkezik, pusztán ennek ideje kérdéses. A halálesetre szóló életbiztosítási szerződéseknél pl. a halál bekövetkezése a tudomány jelenlegi állása szerint biztos, pusztán bekövetkezésének ideje bizonytalan, így az csupán relatív bizonytalanságnak tekinthető, mely nem vonható a polgári jogi feltétel fogalma alá.

---

[27] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 1. p.
[28] Group Life & Health Ins Co v. Royal Drug Co, 440 US 205, 211 (1979).
[29] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 5. p.

Az eseménynek minding bizonytalanságot kell tartalmaznia azzal kapcsolatban, hogy az esemény bekövetkezik-e, vagy sem, vagy amennyiben az esemény mindenképpen be fog következni, úgy erre mikor fog sor kerülni.[30] CHANNEL J ehhez azt adta hozzá, hogy az eseménynek „többé vagy kevésbé hátrányosnak kell lennie a biztosított személy számára."[31] Ez igaz a kárbiztosításokra, vagyon- és felelősségbiztosításokra általában, de nem a legjobb megoldás, ha olyan életbiztosítási kötvényt szeretnénk minősíteni, ahol megadott életkor elérése, vagy bizonyos meghatározott időtartam túlélése minősül biztosítási eseménynek.

A szerencseelem megléte ugyanakkor nem jelenti azt, hogy a biztosító számára a biztosítási szerződés szerencseszerződés lenne, még kevésbé azt, hogy szerencsejátéknak minősíthetnénk. A biztosítók évtizedekre visszamenőleg rendelkeznek olyan statisztikai adatokkal, kimutatásokkal, amelyeket valószínűségszámításon alapuló biztosításmatematikai módszerekkel feldolgozva hosszú időtávra és a kockázatközösség egészére vetítve jó közelítéssel meg tudják becsülni a biztosítási események bekövetkezési valószínűségét és annak hatásait, ennek megfelelően pedig ki tudják számítani az adott kockázatközösség méretéhez és más tényezőkhöz igazodó biztosítási díj mértékét. A biztosítás azért sem tartozik a szerencsejátékok közé, hiszen a biztosító számtalan jogi eszközzel befolyásolja a biztosítási esemény bekövetkezésének valószínűségét (pl. vagyonbiztosítás esetén különböző mechanikai és elektronikai védelmi berendezések meglétének és folyamatos működtetésének előírása, egészségbiztosításnál rendszeres orvosi vizsgálat kötelezővé tétele), szemben a játékszervezővel, aki számára mindennemű befolyásolás tiltott.

A szerencseszerződések esetében a játékot szervező fél ugyanis (eltekintve a szerződéskötésre felhívás, reklámozás hatásaitól) nem avatkozhat be a nyerési esélyekbe, ezzel szemben a biztosító tevékenysége minden esetben kihat a biztosítási esemény bekövetkezési valószínűségére. A biztosító ugyanis vagy a szerződés megkötésének előfeltételeként, vagy a szerződés teljesítési létszakára nézve szükségszerűen olyan magatartásszabályokat ír elő, amelyek az adott biztosítási módozat sajátosságaihoz illeszkedve statisztikai átlagban befolyásolják a biztosítási esemény bekövetkezésének gyakoriságát. Noha mind a biztosítási szerződések, mind pedig a szerencseszerződések tartalmaznak szerencseelemet, a károsodás kockázatát a fogadás maga hozza létre, míg a biztosítás tipikusan arra szolgál, hogy mentesítse

[30] Commercial Union Assurance Co. v. Federal Commissioners of Taxation (1976-77) 14 A.L.R. 651, 662.
[31] [1904 2 K.B. 658, 664.]

a biztosítottat a kockázat tekintetében egy olyan kár alól, ahol a vagyoni érdekeltséggel már eleve rendelkezett.[32]

Annak ellenére, hogy a biztosítási szerződésben nagyon komoly szerencseelem található, és egyes törvénykönyvek mind a mai napig szerencseszerződésnek minősítik[33] (pl. *Code de Commerce*), amelynek elfogadása esetén szó sem lehet szinallagmatikus szerződésről, álláspontom szerint a feltűnő értékaránytalanság szabályait lehet alkalmazni a biztosítási szerződések esetében is. A szolgáltatás és ellenszolgáltatás arányát azonban nem egy adott pillanatra, hanem a teljes időbeli hatályra kell kivetíteni, és súlyozni a biztosítási esemény bekövetkezési valószínűségével. Mindez nincs ellentétben azzal az előírással, hogy a feltűnő értékaránytalanságnak a szerződéskötés időpontjában kell fennállnia, hiszen a szerződés tipikusan tartós jogviszony mivoltával a felek tisztában vannak. MIJNSSEN holland professzor megállapítása szerint a biztosítási szerződés „nem egy kockajáték", azaz a kockázatmegosztás nem jelent teljesen aleatorikus szerződést.[34]

Múltbeli eseményre biztosítást kötni főszabályként fogalmilag kizárt, ugyanis ez teljes mértében kiiktatná a szerencseelemet (a szállítmánybiztosítási kivételről később lesz szó).

A nem életbiztosításokon belül mindezt jól példázza a kármegelőzési és kárenyhítési kötelezettség, mely a káresemények nagy számára vetítve, azok mennyiségét tekintve egyértelműen csökkentő faktorként jelentkezik.

A szerencseelem kétségtelenül megnehezíti az egymással szembenálló szolgáltatások értékarányosságának megítélését, sőt egyes szélsőséges vélemények szerint mindez egyenesen lehetetlen. Az üzleti alapon nyugvó biztosítási szerződések esetén – minden nehézség ellenére – álláspontom szerint a szembenálló szolgáltatások értékarányossága továbbra is fennáll.

A biztosító szolgáltatása ugyanis nem egyenértékű a káresemény bekövetkezte esetén teljesítendő pénz- (vagy egyéb) szolgáltatással, annál jóval bővebb kört ölel fel: beletartozik a kockázatközösség megszervezése, valamint a folyamatos rendelkezésre állás egyaránt. A biztosítási díj pedig statisztikai és biztosításmatematikai módszerekkel kiszámolt, a

[32] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 4. p.

[33] „Kétségbe nem vonható, hogy a kárbiztosítási szerződés koczkázatos ügylet. Aleatoricus jelleggel bir. De a koczkázatos jellegből még nem következik, hogy az aleatoricus szerződés azonos a szerencse szerződéssel." BECK HUGÓ: *Tanulmányok a biztosítási jogból: különös tekintettel a magyar biztosítási törvényre*. Budapest, 1891, Grill, 53-54. p.

[34] GÁRDOS PÉTER – HOLCHACKER PÉTER: Kodifikációs és jogharmonizációs kérdések a gazdasági jog területéről. Polgári Jogi Kodifikáció 2001. 4-5. szám, 57-58. p.

kockázatközösség méretéhez, a kockázat bekövetkezési valószínűségének, valamint károsító hatásának figyelembevételével megállapított, azokkal arányos összeg.

Az üzleti alapon nyugvó biztosítási jogviszonyok esetén a kockázatközösség megszervezése a biztosító feladata, aki a biztosítható kockázatok körén belül felméri a szerződéskötési igényeket, kidolgozza a szerződés rendelkezéseit, az általános szerződési feltételeket, ügyféltájékoztatókat, valamint ajánlattételre hívja fel a potenciális ügyfeleket.

A folyamatos rendelkezésre állás magában foglalja az ügyfélszolgálat működtetését, a szerződésből fakadó jogokkal és kötelezettségekkel kapcsolatos felvilágosítás kérésének lehetőségét, a kárigények bejelentésének lehetőségét, valamint a kárszakértői, biztosítási szakjogászi apparátus fenntartását.

A szolgáltatás és ellenszolgáltatás arányosságának kérdésének vizsgálatakor különböző választ kapunk, ha az elemzést egymástól elszigetelt biztosítási szerződések körében végezzük, illetve ha a kockázatközösség egészére nézve kutakodunk.

Előfordul, hogy pl. balesetbiztosításnál a beteg rokonainak közvetlenül foglal szállást a biztosító, vagy az összetört autó javítása idejére cserejárművet bérel pl. kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnál. Amennyiben a biztosító ekként teljesít, az többszörösen is előnyös, hiszen egyrészt spórolni lehet a pénzügyi tranzakciók számán, következésképp költségén, másrészt nem az ügyfelek idejét és energiáját rabolja a megfelelő szolgáltató kiválasztása, harmadrészt pedig a biztosító általában sokkal jobb alkupozícióban van szerződéskötéskor, mint az ügyfele, így jóval nagyobb mennyiségi és tartamkedvezmények kiharcolására van lehetősége.

A biztosítási szerződés a *konszenzuál* szerződések csoportjába tartozik, tehát a szolgáltatásban és ellenszolgáltatásban való megállapodással jön létre a szerződés.

Amennyiben a biztosító a biztosítási szerződést előírásszerűen teljesíti, szolgáltatását sohasem kártérítésnek, hanem mindig kártalanításnak nevezzük, annak ellenére, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló (a továbbiakban KGFB) 2009. évi LXII. tv. olykor dogmatikailag pontatlanul fogalmaz, tekintettel arra, hogy magatartása jogszerű.

A biztosítási szerződéseknél a felek ügyletkötési autonómiája szempontjából megkülönbözethetjük a szerződési szabadság, az egy- és kétoldalú szerződéskötési kötelezettség, valamint a kötelező biztosítás fokozatát.

A biztosítási jogban főszabályként a **szerződési szabadság** érvényesül, melynek tartalma a klasszikus polgári jogban megismerttel azonos. Hozzá kell azonban tenni, hogy

európai összehasonlításban Franciaországot követően hazánk jogszabályai írják elő a második legtöbb szerződéskötési kötelezettséget.

Egyoldalú szerződéskötési kötelezettség esetén a jogalkotó a szerződő fél számára ír elő kötelezettséget, feltéve, hogy az adott biztosítási módozatot engedély alapján műveli, míg az adott biztosítási ágban és ágazatban tevékenykedő biztosító jogi értelemben akár az összes szabályos biztosítási ajánlatot is indokolás nélkül visszautasíthatja, azaz *ad absurdum* az is elképzelhető, hogy az ajánlatot tevő fél nem talál szerződéskötésre hajlandó biztosítót a piacon. Az ilyen kötelezettséget általában valamilyen tevékenység végzésének feltételeként írják elő, gyakran. az ún. szakmai felelősségbiztosítások terén találkozhatunk vele (pl. ügyvédek, könyvvizsgálók, önálló bírósági végrehajtók esetében). A szerződéskötési kötelezettség lehet vagylagos is (pl. közraktárak esetében), azaz a biztosítási szerződés megkötése kiváltható más vagyoni biztosítékkal (pl. bankgaranciával, letétbe helyezett pénzösszeggel).

Noha a jogszabály célját kutató értelmezéssel világosan megállapítható, hogy a jogalkotó szándéka szerint a valódi kötelezettség a biztosítási fedezet folyamatos fenntartása az adott (pl. ügyvédi) tevékenység végzése során, az egyes jogszabályok gyakran hiányosan és pontatlanul fogalmazva csak a szerződés megkötését teszik kötelezővé.

Kétoldalú szerződéskötési kötelezettség esetén a biztosító köteles a hozzá beérkezett szabályos biztosítási ajánlatok elfogadására, tehát a feltételeknek megfelelő biztosítási ajánlatot nem utasíthatja el, ennek klasszikus példája a rendszerváltás utáni kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás.

A biztosító főkötelezettsége a helytállás (*praestare* szolgáltatás), amely a biztosítási esemény bekövetkezésekor átfordul meghatározott pénzösszeg, vagy a szerződésben vállalt egyéb szolgáltatás teljesítésébe. A biztosítási esemény bekövetkezése után, melyet ASZTALOS LÁSZLÓ a „biztosítási jogviszony élővé" válásának, megvalósulásának nevezett[35] a szerződésben meghatározott határidő alatt kell teljesítenie a biztosítónak. Sokan lebecsülik a kockázatviselés időszakát, megkérdőjelezik a biztosítói szolgáltatás létét erre vonatkozóan, azonban KAUSER LIPÓT találó hasonlattal állapítja meg, hogy „Közelebbről vizsgálva a kockázatviselést, ugy találjuk, hogy az nem tisztára passziv mozdulatlanságban, nemtevésben, negativumban áll, hanem emellett pozitiv elem is mutatkozik benne, még pedig: fizetési készség és a biztositási összeg kifizetésére való gazdasági felkészültség, készenlét. Aminthogy a tüzoltók sem csak akkor teljesitik kötelességüket, amikor a tüzhoz kivonulva végzik oltási

[35] ASZTALOS LÁSZLÓ: *Szankció és felelősség a polgári jogban*. In Asztalos László, Gönczöl Katalin: Felelősség és szankció a jogban. Budapest, 1980, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1980, 279. p.

munkájuka, hanem akkor is, amikor e munkák végzése nélkül őrhelyükön éjjel-nappal készenlétben vannak."[36]

Természetesen még pontosabb képet kapunk, amikor a kérdést nem egy-egy elszigetelt szerződésre, hanem egy egész kockázatközösségre vetítve vizsgáljuk meg. A kockázatközösség jellemzően a potenciális károsultaké, felelősségbiztosítás esetében a potenciális károkozóké, azonban az MÁV ÁBE ügyében hozott alkotmánybírósági döntés indokolása sajátos, tágan értelmezett kettős kockázatközösséget állapított meg.[37]

Az ügyfelek[38] számára jogbiztonsági szempontból rendkívül fontos azt tudni, hogy biztosítási szerződés alanyai. Új gépjármű értékesítésekor, a kölcsönszerződések egy része casco szerződés megkötését és folyamatos hatályban tartását írja elő, más esetekben viszont kifejezetten azzal reklámozzák az adott kölcsönügyletet, hogy „casco-mentes", az ügyfélben azt a látszatot keltve, hogy ezzel megspórolhatja egy olyan szerződés díját, amire neki valójában nincs is szüksége.

A hitelintézet azonban saját kockázatát csökkentendő szinte biztos, hogy ún. **hitelfedezeti** biztosítási szerződést fog kötni egy biztosítóval, azonban kétséges, hogy az adós tisztában van-e a biztosítási szerződés létezésével, valamint – a szerződés alanyaként – az ebből fakadó jogaival és kötelezettségeivel.

A fenti biztosítási szerződést elemezve ugyanis kedvezményezettnek kétségkívül a hitelintézet minősül, a szerződő fél és a biztosított meghatározása azonban már nem ennyire egyértelmű. Látszólag mindegyik pozíciót a hitelintézet tölti be, azonban szerződői minőségében külön kell választani a biztosítási szerződés megkötése, valamint a díjfizetés kérdését. Utóbbit illetően ugyanis a hitelintézet szinte csak közvetít a biztosító és az adós között, valójában tehát a kölcsönadós fizeti a biztosítási díjat. Elvárható tehát, hogy az adós legyen tisztában azzal, hogy – mintegy közreműködőjeként – a hitelintézet az általa befizetett díjak egy részét egy olyan biztosítási szerződésből származó biztosítási díjak megfizetésére fordítja, amelyet a hitelintézet saját nevében köt meg.

---

[36] KAUSER LIPÓT: *Az alanyi jog funkconális elmélete*. Pécs, Pécsi Tudományegyetem Állam. és Jogtudományi Kar, 2010 [Kanditátusi értekezés 1956.], 182. p.

[37] „A kockázatközösségnek nemcsak a károkozók, hanem ebben az esetben a lehetséges károsultak jelentős csoportja is részese. Ebben a kockázatközösségben a károsulttá váló személyek is bízhassanak abban, hogy nem a károkozóval állnak szemben, ha veszélyes üzemmel „találkoznak", és káruk megtérítése nem függ a konkrét károkozó teljesítőképességétől." 83/2011. (XI. 10.) AB határozat.

[38] Az ügyfél definíciója a biztosítási szerződésben: Bit. 4. §. (1) bek. 101. pont.

A fenti kérdés tehát mind a kölcsön-, mint pedig a biztosítási szerződés érvényességét érinti, hiszen az adóst megtévesztették az általa befizetett díjak jogcíme tekintetében, valamint megtévesztették abban a vonatkozásban is, hogy az általa megkötött kölcsönszerződéshez kapcsolódik-e biztosítási szerződés, másképpen fogalmazva megspórolhatja-e a biztosítási díj megfizetését, vagy sem. *Ad absurdum* az is elképzelhető, hogy valójában többe fog kerülni az adósnak az ún. casco-mentes szerződés, mintha casco biztosítási szerződést kötött volna, a hitelintézet pedig olyan szerződést köt, ahol a biztosítási díjak megtévesztés következtében álltak rendelkezésére.

A régi Polgári Törvénykönyv[39] (a továbbiakban régi Ptk). a vagyonbiztosítási szerződések esetében kimondta a **túlbiztosítás tilalmát**, melyet az új Polgári Törvénykönyv[40] (a továbbiakban ún Ptk.) a kárbiztosítások közös főszabályává[41] emelt. A túlbiztosítás tilalma levezethető a káronszerzés tilalmából, ennek megsértése esetén (függetlenül attól, hogy konszenzusos alapon történt, illetve hogy arányosan magasabb díjat fizetett a biztosított, ill. a szerződő fél) jogszabályba ütközés folytán semmis szerződéses rendelkezésről beszélünk. A régi Kereskedelmi Törvény szerint rosszhiszemű túlbiztosítás esetén érvénytelen az ügylet, és a biztosító nem csupán a kárt kifizetni, hanem szankciós alapont a befizetett biztosítási díjat visszafizetni sem tartozik.[42]

A XIX. században a HGB. 790. és 900. cikkei szerint túlbiztosítás esetén a jó- és rosszhiszem csak a részlegesen érvénytelen szerződés díjvisszatérítése szempontjából volt jelentős, ezzel szemben a régi magyar Kereskedelmi Törvény (1875. évi XXXVII. törvénycikk, a továbbiakban Kt.) 470. § más kereskedelmi törvények szárazföldi és tengeri biztosítási szabályaival összhangban az egész szerződést érvénytelennek nyilvánította rosszhiszeműség esetén.[43]

„Általánosan elismert alapelve ma már a biztosítási jognak, hogy a *kár*biztosítás által nyújtott oltalomnnak *tárgya* (objektuma) nem a kártokozó esemény által veszélyeztetett az a valami (substratum) – rendszerint valamely testi dolog vagy jog – amelyen a kár

[39] A Magyar Köztársaság Polgári Törvénykönyvéről szóló 1959. évi IV. tv.
[40] A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. tv.
[41] Ptk. 6:458. §.
[42] Kt. 470. §.
[43] NAGY FERENC: Magyar tengerjog. In Pauer Imre szerk.: *Értekezések a társadalmi tudományok köréből*. 11. kötet. Budapest, 1897, Magyar Tudományos Akadémia. [Székfoglaló értekezés], 419-420. p.

konkretizálódik, hanem a biztosított személynek az említett substratumhoz fűződő valamely *érdeke*."[44]

BÍRÓ GYÖRGY a biztosítási szerződést a helytállásra kötelező szerződések (*praestare* szerződések) körében helyezte volna el az új Ptk.-ban, a hitelszerződés mellett, joganyagát közös és speciális biztosítási szabályokra tagolva.[45]

GROSSCHMID BÉNI csoportosítása szerint „Mi az a »váltójog?« Olyan, mint mindőn azt mondjuk: adásvevési, bérleti, fuvarozási, biztosítási »jog«. Causán-oszló kötelmi szabálykör […] Nem is causa-nemen (ügylet). Sőt nem is fajon (abstract-levél). Hanem: alfajon oszló."[46]

A kárbiztosítási szerződés szerves és jelentős részét képezi a kárelosztás rendszerének. A biztosított a károsító biztosítási esemény bekövetkezése esetére szóló, vagyoni értékkel bíró biztosítási fedezet „vásárol", azaz közgazdasági értelemben vagyoni kockázatait kezeli. Pszichológiai értelemben ugyanakkor az anyagi biztonság tudatát is megvásárolja, mely egyrészt – pénzben adekvátan nem kifejezhető módon – javítja a természetes személy biztosított életminőségét, valamint - optimális esetben - a normál üzleti kockázat vállalását könnyebbé teszi.

SZALMA JÓZSEF lényegében jogalkotóként[47] tekint a biztosókra a biztosítási kockázatok biztosítási szabályzati megszövegezése kapcsán: „Az egyes biztosítási kockázatok, azaz kárveszélyek kizárása vagy körének meghatározása nem más, mint »fordított« jogi »kockázattelepítés«, ezúttal oly módon, hogy bizonyos körülmények, kárveszélyek iránti felelősség »nem települ át« a biztosító kártérítési kötelezettségének körébe, hanem marad a kockázatot megvalósító jogellenes magatartást tanúsító harmadik személy, vagy a – főként vagyonbiztosítás esetén – biztosított felelősségi körében."[48]

A biztosítási szerződésekben a biztosítók sok esetben mentesülést írnak elő politikai kockázatok esetén, melyeket társadalmi veszélyeknek is nevezhetünk (erről főleg a háborús, sztrájk és terrorkockázatok kapcsán fogok részletesebben szólni).

---

[44] TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *A biztosítási érdek subjektiv (alanyi) jellege. Különös tekintettel a jelzálogos hitelező védelmére a biztosítással kapcsolatban*. Budapest: 1931, Grill, 1. p.

[45] BÍRÓ GYÖRGY: *Az adásvételi szerződés, szállítási szerződés, a közüzemi szerződés és a mezőgazdasági termékértékesítési szerződés tipizálási kérdései*. In Ploetz, Manfred - Tóth Hilda: A munkajog és a polgári kodifikációs és funkcionális összefüggései. Miskolc, 2001, Novotni Kiadó, 21. p.

[46] GROSSCHMID BÉNI: Fejezetek kötelmi jogunk köréből. 1. kötet. Budapest, 1933, Grill Kiadó, 960. p.

[47] Hasonló elvet vall a jog gazdasági elemése is, lásd COOTER, ROBERT – ULEN, THOMAS: *Jog és közgazdaságtan*. Budapest, 2005, Nemzeti Tankönyvkiadó, 389. p.

[48] SZALMA JÓZSEF: *Okozatosság és polgári jogi felelősség*. Miskolc, 2000, Miskolci Egyetem és a Novotni Alapítvány a Magánjog Fejlesztéséért, 114. p.

A komparatív biztosítási jogi szakirodalomban az AIDA, valamint a jogösszehasonlító munkák jelentős része a vertikális módszert alkalmazta, azaz az egyes rendszereket egymás után taglalták.[49] A horizontális jogösszehasonlításra a *Hamburg Max Planck Institut für ausländisches und internationales Privatrecht* gondozásában jelent meg.[50]

II.3. A szállítmánybiztosítási szerződés helye a biztosítási jogban

A biztosításokat csoportosíthatjuk a biztosító biztosítási esemény bekövetkezése esetén teljesítendő szolgáltatása, kockázati ismérvek, valamint a szerződés alanyai szerint.

A biztosító szolgáltatása alapján megkülönböztetünk összeg- és kárbiztosításokat, előbbinél a biztosított kárának megtérítése, utóbbinál pedig a szerződésben rögzített összeg kifizetése a biztosító kötelezettsége, mindegyiknél a szerződésben meghatározott módon és mértékben.

A kockázat jellege alapján beszélhetünk élet- és nem-életbiztosítási ágakról, mely elhatárolás alapja az, hogy az adott népesség kor és nem szerinti megoszlását mutató ún. korfa alapján a biztosítók sokkal pontosabban meg tudják határozni a biztosítási eseményt, mint a nem-életbiztosításoknál alkalmazott kárstatisztikák alapján. Az EU-ban a biztosítók többsége csak élet- vagy nem-élet biztosítási ág művelésére kapott engedélyt, a korábbi alapítás miatt mindkét biztosítási ágat művelni jogosult (ún. kompozit) biztosítók pedig kötelesek külön kezelni a két biztosítási ágból származó bevételeiket. Az elkülönítő szabályozás indoka az, hogy a biztosítók feleslegesen ne kockáztassák a kisebb kockázatot jelentő életbiztosítási ágból származó díjbevételüket, egyúttal életbiztosítási ügyfeleiknek nagyobb anyagi biztonságot nyújtsanak.

A kurrens hazai jogirodalomban TŐKEY BALÁZS klasszikus német biztosítástanra épülő álláspontja szerint a szállítmánybiztosítás a vagyonbiztosítások körébe tartozik: „A biztosított érdek alapján elkülöníthetőek a vagyoni és a személybiztosítások. Vagyoni biztosítás esetén a biztosítotti érdek kifejezetten és kizárólag csak vagyoni, anyagi érdek. Ebbe a csoportba tartozik például a lakásbiztosítás, a gépjármű casco-biztosítás, a szállítmánybiztosítás, a hitelbiztosítás, a kezességi biztosítás stb.”[51]

Az élet- és nem életbiztosítási ágakon belül a biztosítások további módozatait biztosítási ágazatoknak hívjuk, itt többek között a hagyományos haláleseti életbiztosításokat, befektetési

[49] FONTAINE, M. ed: *Insurance Contract Law*. Vol 1-2. Brussels, 1992, Brüsszel: Verlag Versicherungswirtschaft.
[50] BASEDOW, JÜRGEN – FOCK, TILL eds.: *Europäisches Versicherungsvertragsrecht*. Tübingen, 2002, Mohr Sieben.
[51] TŐKEY BALÁZS: *Az egészségbiztosítási szerződés*. Budapest, 2015, ELTE Eötvös Kiadó, 71. p.

egységekhez kötött életbiztosításokat, nyugdíjbiztosításokat (életbiztosítási ág), valamint a vagyon-, felelősség-, jogvédelmi és szállítmánybiztosításokat (nem-életbiztosítási ág) említhetem példaként.

A szerződés alanyai szerint a hagyományos egyéni biztosító – biztosított konstrukción túl megkülönböztetünk **csoportos biztosítást**, **viszontbiztosítást** és **együttbiztosítást**. A csoportosság a biztosítotti oldalra értendő, akik a szerződő félhez valamilyen egyéb jogviszonnyal kötődnek, pl. munkaszerződés vagy bankszámla-szerződés, tanulói jogviszony alapján. Az együtt- és viszontbiztosítási szerződések közös sajátossága létrejövetelük célja: a biztosítók olykor olyan kockázatokat is vállalnak, amelyek saját egyéni teljesítőképességüket meghaladhatják, ilyenkor vagy eleve több biztosító közösen, előre meghatározott arányok szerint vállal biztosítási szolgáltatást (együttbiztosítás), vagy a biztosító ügyfélként biztosítási szerződés köt egy ún. viszontbiztosítóval, azaz az azonos vagy hasonló veszélynek kitett biztosítók hozzák létre saját veszélyközösségüket.

Az összetett[52] biztosítások az események széles skálájára nyújtanak fedezetet, ilyen pl. a vállalkozók minden kockázatra kiterjedő biztosítása, de maga a szállítmánybiztosítási szerződés is.

A biztosítás közvetett tárgyánál, általánosan vagy specifikusan egy személyt vagy vagyontárgyat jelölnek meg. A vagyonbiztosítást a piac két részre osztja, az egyik a kézzelfogható vagyontárgyak biztosítása, beleértve a különleges elemeket is, mint pl. a pénz, a másik az immateriális javak biztosítása, ami pénzügyi veszteség biztosítása néven ismert. A kézzelfogható vagyontárgyak biztosítását a piac hagyományosan a kár oka (pl. tűz), vagy a vagyontárgy jellege (pl. üveg, ház) szerint csoportosítja. A pénzügyi veszteség biztosítása fedezetet nyújt az adósok fizetőképtelensége ellen, a garantőrök garancia-szerződés teljesítése alapján szenvedett kárával szemben, következménykárok (gyakran üzemszünet-biztosításnak nevezik[53]), és a biztosítottat terhelő, váratlan kiadással kapcsolatos kárral szemben."[54]

---

[52] BOCSOK VIKTOR et al.: *Használat alapú biztosítás – a jövő jármű biztosítása*. http://www.biztositasiszemle.hu/files/201606/kurt-fornax_tanulmany-a_jovo_jarmu_biztositasa.pdf (2017. szeptember 16.), 2. p.

[53] Lásd CLOUGHTON, DAVID.: *Riley on Business Interruption Insurance*. 8th Edition. London, 1999, Sweet & Maxwell.

[54] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 441. p.

EÖRSI GYULA megállapítás szerint a biztosítási, fuvarozási standardfeltételek alapján létrejött szerződéseket francia eredetű jelöléssel adhéziós szerződéseknek nevezik.[55]

A szállítmánybiztosítás szerepével kapcsolatban érdemes megvizsgálni ANTONIO mondatait SHAKESPEARE „A velencei kalmár" című művében:

„Hidd el, nem úgy van. Áldom sorsomat,
Nem egy hajóra bízvák kincseim.
Sem egy vidékre; s összes birtokom
Nem függ ez év forgó koczkáitól.
Kedvem nem áruim miatt borong."[56]

„Ha Antonio egy mai tojásexportőr lenne, minden áruját egyetlen hajó egyetlen konténerébe tenné. Nem lenne képes a tojásait szétosztani különböző hajók között, de legalább képes lenne az árukár és a hajótörés kockázatát porlasztani."[57]

Azért is célszerű a szállított áruk biztosítása, mivel egyes kárveszélyek esetén a fuvarozó felelőssége eleve nem áll fenn, vagy kimentheti magát a felelősség alól, míg a szállítmánybiztosítási fedezet ezen veszélyekre is kiterjedhet.[58]

Terminológiáját tekintve a szállítmánybiztosítás elnevezés nem bevett az Egyesült Királyságban, de a fuvarozott áruk biztosítására utal, függetlenül attól, hogy az közúton, vasúton, tengeri vagy légi úton történik. Az Egyesült Királyságban a fuvarozott áruk biztosítása, tengeri és légi biztosítás a bevett[59] elnevezés.

A MAT (*Maritime, Aviation, Transport*) biztosítás hajóra (hajótest és felelősség) légijárművekre (jármű és felelősség) és az fuvarozott árukra vonatkozó biztosítás, jellemzően határon átnyúló ügylet EU-s és EU-n kívüli kockázatokkal, melyeket gyakran egy biztostási kötvényben biztosítanak a kockázatok eredetétől függetlenül, mivel ennek a biztosításnak a központi piaca az Egyesült Királyság, a Lloyd´s piaca. A tengeri, légi és közúti fuvarozási

[55]EÖRSI GYULA: *Összehasonlító polgári jog. Jogtípusok jogcsoportok és a jogfejlődés útjai*. Budapest, 1975, Akadémiai Kiadó, 235. p.
[56] Fordította: Ács Zsigmond, Első felvonás I. Szín.
[57] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 11. p.
[58] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 629. p.
[59] BIRDS, JOHN: *Insurance Law in the United Kingdom*. Alphen aan den Rijk, 2010, Kluwer Law International, 2010, 119. p.

szektort együtt MAT-nek nevezik.[60] Az Európai Bizottság szerint is piaci szegmens a szállítmánybiztosítás.[61]

A szállítmánybiztosítás vegyíti a vagyon- és felelősségbiztosítás elemeit, ugyanis biztosítási eseménye lehet a fuvareszközben, a küldeményben bekövetkezett kár (vagyonbiztosítás), valamint fuvarozó / szállítmányozó által jogellenesen másnak okozott kár is (felelősségbiztosítás). A szállítmánybiztosítás – igazodva az áru térbeli áramlásához – lehet akár egy alágazatra szóló unimodális (pl. CMR-biztosítás), vagy multimodális egyaránt.

A tengeri biztosítás alapvetően vagyonbiztosítás, mely egyrészt a fuvareszközben, valamint az áruküldeményben bekövetkezett károkra nyújt fedezetet, a *Collision* (vagy *Institute Running Down*) klauzula alkalmazásával kiterjeszthető a felelősségi kockázatokra is. Amint az a záradék elnevezéséből is látható, utóbbi körben a leggyakoribb káresemény a hajók összeütközése, amelynél természetesen a tengerjog szabályainak alkalmazásával kell eldönteni a felelősség kérdését. A bűncselekménnyel okozott károkra a biztosítás sem a hazai[62], sem a nemzetközi gyakorlatban nem terjed ki. Az angol jog álláspontja a bűncselekményekkel okozott károkkal kapcsolatban: a bűnözőnek nem fizethet a biztosító. „*Ex turpi causa non oritur actio*”,[63] a *crime insurance* kivételével.

Mivel jellemzően nemzetközi üzleti szerződésről van szó, a régi Ptk. speciális felhatalmazást adott arra, hogy a szállítmánybiztosítási szerződésben el lehessen térni a biztosítási jogi fejezettől (feloldva az egyoldalú kógenciát), a biztosítók ezzel a felhatalmazással élve jellemzően az angol tengeri biztosítási szabályokat alapul vevő biztosítási szabályzatokat dolgoztak ki.

CSÉKY SÁNDOR a szállítmánybiztosítás univerzális, potenciálisan összkockázatú mivolta mellett tör lándzsát: „Mint tudjuk a szállitmánybiztosítás nem egyfajta biztositás /pl. tüz-, lopás, stb./hanem mondhatnánk az összes fajoknak, kárlehetőségeknek gyüjteménye.”[64]

---

[60] ROGAN, PETER: The new London Market Principal´s Slip. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. Informa, 2006, London, 149. p.

[61] COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES: *Case No COMP/M.5083 – GROUPAMA / OTP GARANCIA*. Luxembourg, 2008. Office for the Publication fo the European Communities http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5083_20080415_20310_en.pdf (2017. június 11.)

[62] „A szavatossági biztositás szabályszerint csak magánjogi természetű követelésekkel szemben nyujt védelmet; a büntetőjog szavatásság, helyesebben a korlátlan kártéritési kötelezettség nem tartozik körébe, mert ez törvényes szabványokba, a jó erkölcsökbe ütközhetnék ; csak bizonyos korlátok közt engedhető meg.” GELLÉR SAMU: A szavatossági biztositas. *Kereskedelmi jog*, 1909. 5. szám, 318. p.

[63] BENNETT, CAROL S. C.: *Insurances of Liability*. 2nd edition. London, 1989, Witherby, 76. p.

[64] CSÉKY SÁNDOR: *A magyar szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1944, József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. [Doktori disszertáció], 1. p.

GULYÁS JÓZSEF a fuvarozási veszélyekre limitálja a szállítmánybiztosító szolgáltatását, azon belül is külön követelményként írja le a károsító esemény véletlen, előre nem látható mivoltát. [65]

ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY felosztása szerint a tengeri szállítmánybiztosítás négyféle fontosabb fajtát foglal magában:

1) a szállítóeszköz,

2) az áruszállítmány,

3) a szállító felelősségbiztosítását és

4) az elmaradt jövedelem biztosításokat."[66]

SZCZEPANIK ROLAND álláspontja szerint a szállítmánybiztosítás alapvetően három módozatot ölel fel, a fuvarozott áru biztosítását, a fuvareszköz biztosítását, valamint a fuvarozó, illetve szállítmányozó harmadik személyekkel szemben fennálló felelősségbiztosítását. A szállítmánybiztosítások közé sorolható a raktározói felelősségbiztosítás is.[67]

A tengeri biztosítás alapvetően vagyonbiztosítás, azonban az angol Marine Insuranca Act 1906 (a továbbiakban MIA 1906) 4-5. §§-ok alapján felelősségbiztosítási elemeket is tartalmaz. Mind a régi Ptk., mind pedig az új Ptk. értelmében az utasok szállítása a vállalkozási szerződés sajátos alfaja, ún. személyszállítási szerződés. A jogforrásokat illetően VÉKÁS LAJOS szerint „kilökődési" és „dekodifikációs" tünetek jelentkeznek a kereskedelmi jogban: „A kereskedelmi jog újabb keletű alapvető intézményei egyre növekvő számban a kódexen kívül, külön törvényben kerülnek szabályozásra. […] a biztosítási jog illetve annak egy része (Franciaország: Code des assurances: 1976; Németország: a HGB csak a tengeri biztosítási jogot tartalmazza) stb..".[68] Ez azóta változott, átkerült e VVG[69]-be, a HGB-ben[70] csak néhány elszórt biztosítási szerződési jogi szabály maradt.[71]

---

[65] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 184. p.

[66] ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY: *Biztosítási kézikönyv*. Budapest, 1997, Biztosítási Oktatási Intézet, 458. p.

[67] SZCZEPANIK ROLAND et al.: *Árufuvarozási ismeretek a közúti fuvarozási vállalkozások számára*. 4. kötet. Budapest, 1995, VOLÁN Humán Szolgáltatások, 113. p.

[68] VÉKÁS LAJOS: *Az új Polgári Törvénykönyv elméleti előkérdései*. Budapest, 2001, HVG-ORAC, 2001, 47. p.

[69] Gesetz zur Reform des Versicherungsvertragsrechts: http://www.gesmat.bundesgerichtshof.de/gesetzesmaterialien/16_wp/versvertrg/rege.pdf.

[70] REMÉ, THOMAS. M: *Das Versicherungsrecht bleibt Kaufmannsrecht*. https://www.seerecht.de/wp-content/uploads/dvis-vortrag-20070626-das-seeversicherungsrecht-bleibt-kaufmannsrecht.pdf (2016. február 25.)

[71] STEFFENS, T.: Review of German Private Insurance Law. In. Wendler, Michael - Tremml, Bernd - Buecker, Bernard John eds.: *Key Aspects of German Business Law*. Berlin, 2008, Springer, 206. p.

A szálítmánybiztosításon belül találkozhatunk speciális módozatokkal is, pl. kiállítási biztosítás (ezen belül műkincsek, műtárgyak, hangszerek), fuvardíj biztosítása, értékbiztosítás (*valor*-biztosítás: bankjegyek, arany, ezüst, drágakövek).[72]

SOMOGYINÉ HEGYI ANNA felosztása szerint „A biztosítók a nemzetközi szállítmánybiztosítás keretében művelik továbbá a kiállítás-, a valor- (érték-) és a konténerbiztosítást, valamint a fuvarozói és hajóbérlői felelősségbiztosításokat."[73]

PARDAVI LÁSZLÓ álláspontja szerint a szállítmánybiztosításba a fuvarozott áru biztosítása, a fuvareszköz-biztosítás, valamint a a felelősségbiztosítások egyes válfajai – fuvarozói, szállítmányozói, raktározói, kötelező gépjármű-biztosítás) tartoznak.[74]

Vagyonbiztosítások esetében a tulajdonos köti meg a biztosítási szerződést a saját maga tulajdonában álló áruküldeményre, míg exportügyletek esetében a tulajdonjog az áru térbeli áramlása során száll át, azaz a biztosítási érdekkel nem csupán, sőt nem elsősorban a tulajdonos rendelkezik. Importügyletek esetében gyakran a még nem tulajdonos importőr kockázatára fuvaroznak, exportügyletek esetében pedig az exportőr ugyan még tulajdonos a biztosítási szerződés megkötésekor, de a biztosítási esemény beálltakor jellemzően a tulajdonjog már másra szállt át.[75]

Az exportügylet adásvételi, fuvarozási, biztosítási és pénzügyi szerződéseket tartalmaz, és ezek pontos elhatárolása nehéz a nemzetközi kereskedelem gyorsan mozgó világában.[76]

SZALAY GYULA hívja fel a figyelmet arra, hogy a kereskedőknek, árutulajdonosoknak célszerű vagy a szállítmányozóra bízni a szállítmánybiztosítási szerződés megkötését, vagy legalább a tanácsát kikérni, hiszen ő ismeri leginkább az egyes útvonalakban, árukban, csomagolási és rakodási módokban rejlő kockázatokat.[77]

---

[72] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 184-185. p.
[73] SOMOGYINÉ HEGYI ANNA szerk.: *A külkereskedelem technikája és szervezése*. Budapest, 1989, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 427. p.
[74] PARDAVI LÁSZLÓ: *Vámjog*. Győr, Széchenyi István Egyetem, 2008, 95. p. http://www.sze.hu/~pardavi/VAMjog2008.doc [kézirat]
[75] KNAP ZSUZSA: Nemzetközi szállítmánybiztosítás. In Bánrévy Gábor szerk.: *A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve*. Budapest, 1994, ELTE Jogi Továbbképző Intézet, 214. p.
[76] DEBATTISTA, CHARLES: *The Sale of Goods Carried by Sea*. 2nd edition. London, 1998, Butterworths, V. p.
[77] SZALAY GYULA: Nemzetközi szállítmányozás. Győr, 2003, Universitas-Győr, 72. p.

Charter party (bérelt hajózás) esetében a fuvardíj a hajó bérlőjét, és nem tulajdonosát illeti meg, így a fuvardíjra vonatkozó érdeket érdemes elkülöníteni a hajóra és az áruküldeményre vonatkozó érdektől.[78]

A feladó és a fuvarozó biztosításának egymás közötti viszonyát, átfedését elemzi WILLIAM K. YOUNG.[79] Az angol jog szerint főszabályként a biztosítási szerződénél nincsen kötelező írásbeliség,[80] azonban az egyik legfontosabb biztosítási módozatnál, a tengeri biztosításnál *(marine insurance)*[81] a szerződés szigorúan csak írásban jöhet létre.

A *res perit domino* elv szerint csak az áru tulajdonosa szendvedhet kárt az áru megsérülésekor vagy elveszésekor.[82] A felelősség korlátozását a felperes károsult nem mindig fogadja szívesen, hiszen nem biztos, hogy a kárát a szállítmánybiztosítás fedezni fogja.

A gyakorlat értelmében az eladó minimum az elhajózási és célkikötő nevét, az áru természetét és értékét köteles megosztani a vevővel.[83] Az angol jog szerint az eladón marad a kockázat, ha elmulasztja a vevőt tájékoztatni a biztosítási szerződés megkötéséhez szükséges adatokról.[84]

A biztosítási kötvény tárgya lehet minden olyan kockázat, ami a jogszerű tengeri vállalkozással együtt jár. Az ilyen veszélyeket részletezni lehet aszerint, hogy a hajóhoz, az áruhoz, vagy egyéb ingó dologhoz (összefoglalva biztosított vagyonhoz) kapcsolódó tengeri veszélyről van-e szó; vagy valamely pénzügyi előnyhöz (fuvardíj, jutalék, profit), vagy bármilyen előlegért, kölcsönért vagy kiadásért adott biztosítékhoz kapcsolódik-e; vagy pedig harmadik személyekkel szemben fennálló felelősségi kockázatról van-e szó, amelynek a tulajdonos vagy bármely, a biztosított vagyonért felelős személy kiteszi magát a tengeri veszélyek következtében.[85]

BAUER ÁRPÁD a következőképpen fogalmazta meg a szállítmánybiztosítás lényegét: „A biztosító az alábbi határozmányokban foglalt korlátozásokkal, díjfizetés ellenében viseli mindazoknak a veszélyeknek a kockázatát, melyek a biztosított árukat a biztosítás tartama alatt szárazföldön, vasúton szállítás alkalmával elemi események és vasút balesetek, tűz, robbanás,

---

[78] SOMOGYINÉ HEGYI ANNA szerk.: *A külkereskedelem technikája és szervezése*. Budapest, 1989, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 434. p.
[79] YOUNG, WILLIAM K.: Cargo Carriers´ Liability and the Effect of Shippers´ Insurance. *Insurance Law Journal.* 1952 No. 358, 727. p.
[80] EMANUEL, M. R.: *Insurance Law, Theory and Practice*. London, 1935, Virtue & Co Ltd., 33. p.
[81] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 29. p.
[82] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 103. p.
[83] BRADGATE, R. - WHITE, F.: *Commercial Law.* Oxford, 2008, Oxford University Press, 254. p.
[84] Wimble, Sons & Co. v. Rosenberg & Sons [1913] 1 KB 279.
[85] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 19. p.

villámcsapás, földrengés, árvíz, vasúti összeütközés stb. következtében érhetik; ugyancsak viseli az elkallódás, lopás és rablás veszélyét, szavatol végül a vasúti személyzet, valamint oly más személyek hűtlensége és vétkességéért, kiket a vasút a vállalt szállítás teljesítésénél alkalmaz, ha a biztosított árukban az említett körülmények folytán károsodások álltak be."[86]

SZCZEPANIK ROLAND a következőképpen definiálta a szállítmánybiztosítást: „Ez a szerződés alapvetően vagyonbiztosításként a fuvarozással, ki- és berakodással, tárolásokkal összefüggő károkkal szemben nyújt védelmet, felölelve a vasúti, közúti, vízi, és légi fuvarozási ágakban bekövetkező károkat éppúgy, mint a fuvarozói, szállítmányozói tevékenységből fakadó egyéb károkat is."[87]

BOKOR ZOLTÁN definíciója szerint a „szállítmánybiztosítás a fuvarozással, a küldemények be- és kirakodásával, tárolásukkal összefüggésben keletkezett károk esetében nyújt fedezetet. A szállítmánybiztosítás valamennyi közlekedési ágra (vasút, közút, hajózás, légi közlekedés) kiterjed, és magába foglalja mind a fuvarozó, mind pedig a szállítmányozói tevékenységből eredő károkat."[88]

BÁNRÉVY GÁBOR álláspontja szerint „a szállítmánybiztosítási szerződés alapján a biztosító, díjfizetés ellenében, megtéríti a biztosítottnak azokat a károkat, amelyek az áru feladása és kiszolgáltatása között az áruban olyan okból keletkeztek, amelyekre a biztosítási feltételek kiterjednek."[89]

KNAP ZSUZSA definíciója szerint a „szállítmánybiztosítási szerződéssel a biztosító arra vállal kötelezettséget, hogy kártalanítja a biztosítottat a szállítás rendes folyamatával együttjáró veszélyek és véletlen balesetek által a biztosított tárgyban okozott károkért, a szerződésben részletezett feltételek alapján".[90]

GULYÁS JÓZSEF meghatározása szerint „A szállítmánybiztosítási ügyleten (szerződés) a biztosító és a biztosított között létrejött szerződést értjük, amelyben a biztosító díjfizetés ellenében elvállalja, hogy megtéríti a biztosítottnak a szerződésben meghatározott esetekben és mértékben a fuvarozás során bekövetkezett károkat. A szállítmánybiztosítás tehát előre meghatározott értékre szóló kártérítési szerződés." [91]

---

[86] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 630. p.
[87] SZCZEPANIK ROLAND et al.: *Árufuvarozási ismeretek a közúti fuvarozási vállalkozások számára*. 4. kötet. Budapest, 1995, VOLÁN Humán Szolgáltatások, 112. p.
[88] BOKOR ZOLTÁN: *Fuvarozási és szállítmányozási ismeretek*. Nyíregyháza, 2005, Nyíregyházi Főiskola, 135. p.
[89] BÁNRÉVY GÁBOR: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Budapest, 2003, Szent István Társulat, 166-167. p.
[90] KNAP ZSUZSA: Nemzetközi szállítmánybiztosítás. In Bánrévy Gábor szerk.: *A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve*. Budapest, 1994, ELTE Jogi Továbbképző Intézet, 219. p.
[91] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó. 186-187. p.

NOVOTNI ZOLTÁN szerint „A biztosítási szerződések egy része hagyományosan nemzetközi természetű, így a nemzetközi szállítmánybiztosítás világszerte a Szállítmánybiztosítók Nemzetközi Szövetsége által kidolgozott és jóváhagyott feltételrendszer szerint működik, az irányadó londoni piacon forgalmazott ajánlatok és kötvények alapján. Ez a szerződés a fuvarozással, ki- és berakodással, tárolásokkal összefüggő károkra nyújt fedezetet, felölelve a vasúti, közúti-, vízi- és légi fuvarozás lehetséges kárait éppúgy, mint a szállítmányozói tevékenység terjedelmét."[92]

A modern nemzetközi szállítmánybiztosítás legfőbb formája a tengeri biztosítás *(marine insurance*[93]*, Seeversicherung),* mely vagyon- és felelősségbiztosítási elemeket egyaránt tartalmaz, sőt multimodális árutovábbításra kiterjedő biztosítási fedezetet is nyújt a megfelelő szerződéses klauzulák, záradékok alkalmazása esetén.

A biztosítási szerződés hasonlóan forgatható, mint a *bill of lading* (hajóraklevél), követve az áru tulajdonjogát[94].

Noha a vonatkozó – különösen angolszász – nemzetközi szakirodalom a fentiekhez képest jelentősebb tágabb kört sorol az egyes fuvarozási modalitásokat szabályozó biztosítási szerződések körébe, pl. a fuvareszköz előállítására kötött biztosítási szerződés (a magyar terminológiában építés-szerelés biztosítása) megítélésem szerint legfeljebb érintőlegesen kapcsolódik a logisztikai szemléletű árutovábbítási szerződésekhez, így indokolatlan lenne itt tárgyalni, ugyanígy nem kívánok foglalkozni a tengeri olajkitermelő platformokra kötött biztosításokkal. Értelemszerűen a kifejezetten személyszállítási normákkal sem kívánok foglalkozni, hiszen meg kell különböztetni a fuvarozási és a személyszállítási tevékenységet, annak ellenére, hogy bizonyos jogszabályok egy kalap alá veszik ezen jogintézményeket. Az utas ugyanis nem lehet a szerződés tárgya, hanem mindenképpen a szerződés alanyának minősül.

A fenti konstrukciót modern elnevezéssel szállítmánybiztosításnak hívó fogalom alá tartozik álláspontom szerint egyrészt a fuvareszközre, másrészt a küldeményre vonatkozó – szűk értelemben vett – vagyonbiztosítási szerződés és felelősségbiztosítási szerződés egyaránt. Mind a fuvarozó, mind pedig a fuvaroztató rendelkezik biztosítási érdekkel, így a

[92] NOVOTNI ZOLTÁN: *A biztosítási szerződések joga*. Budapest, 1993, ELTE Jogi Továbbképző Intézet, 155. p.
[93] DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th edition. London, 1975, Witherby & Co.
[94] PHILLIPS, WILLARD: *Threatise on the Law of Insurance*. 5th edition. New York, 1867, Hurd an Houghon, 53-54. p.

vagyonbiztosítási szerződést szerződő félként mindegyikük közvetlenül megkötheti, valamint biztosítottként mindegyikük javára megköthető.

A fenti elvek alapján a szállítmánybiztosítás szélesebb értelmeben szerint vagyon- és felelősségbiztosítási elemeket egyaránt tartalmaz, előbbi alapján biztosított vagyontárgynak egyrészt a fuvareszköz, másrészt pedig a fuvarozott áruküldemény (melyet rakománynak is szokás nevezni) minősül.[95]

Amint fentebb vázoltam, egyes szerzők tágabb, mások szűkebb értelmeben használják a szállítmánybiztosítás kifejezést, a gyakorlati szempontokra tekintettel jelen disszertációban a szűkeb értelmezés alapján a vagyonbiztosítási kérdésekre fókuszálok, felességbiztosítási kérdésekkel csak érintőlegesem foglalkozom.

[95] FENYVES, ATTILA - KOBAN, KLAUS. G.: *Österreichisches Versicherungsrecht*. Wien, 2000, Orac.

III. A szállítmánybiztosítás története

III.1. A szállítmánybiztosítás nemzetközi története

III.1.1. A szállítmánybiztosítás ókori előképei

A biztosítás történeti fejlődése során eredetileg szolidaritáson alapuló **kölcsönös biztosítás** volt, melyet biztosító nélkül, közvetlenül maga a kockázatközösség működtetett. Az ókorban eredetileg a kereskedők kockázataira, valamint temetkezési célokra jöttek létre a biztosítás előképei a sumér, görög és római jogban egyaránt. HAMMURABI törvénykönyve már tartalmazta a kereskedői karavánok esetében a rablóbandák okozta károk szétosztásának szabályait.[96] „A görög *Koinonia* hajótulajdonosok kölcsönösségi egyesülete volt, amely a hajózási károkat felosztás útján térítette meg."[97]

A római jog ismerte a *periculum*, azaz a veszély fogalmát, valamint számos rendelkezésében foglalkozott mind a veszélyviseléssel, mind a veszélyviselés szerződéses vállalásával.[98]

„A római jogban a veszély elvállalása iránti megegyezés nem jelentkezik sajátképpeni biztosításnak, vagyis oly ügyletnek, melynél a biztosítás mint önálló és más ügyletből független valami lép elénk, hanem csak mint más ügyletnek benrejlő alkatrésze, mint egy másik ügyletnek modificatiója és qualificatiója."[99]

A római jog tartalmazta eredetileg az *alteri stipulari nemo potest* szabályát, miszerint senki más számára, más előnyére nem szerződhet, ez a szemlélet a késő császári korszakban változott meg.

A *stipulatio* szerződésben az ókori Rómában bármiről szerződhettek, ami nem volt jogellenes. TITUS LIVIUS *Ab urbe condita* XXIII 48, 49, és XXV 3. fragmentumaiban megerősítik azt a felfedezést, hogy Rómában működhetett biztosítás. A cannaei csatát követő

---

[96] SEAGLE, WILLIAM: *Weltgeschichte des Rechts*. München, 1958, Berling: C. H. Beck´sche Verlagsbuchhandlung, 156. p.

[97] *A Triesti Általános Biztosító Társaság és a biztosítási intézmény 100 éves története Magyarországon* : *1831 - 1931*. Budapest, 1932, Atheaneum. [előszó: Lugos János] 11. p.

[98] „Azonban habár igaz hogy a római jogban a periculum fogalma és lényege különös kiképzésnek örvend […] és igaz az is, hogy ott hol veszély van a biztosításra is alkalom és inger nyilik." NEUMANN ÁRMIN: *A biztosítási ügylet a magyar kereskedelmi törvény szerint*. Budapest, 1882, Zilahy Sámuel, 5. p.

[99] NEUMANN ÁRMIN: *A biztosítási ügylet a magyar kereskedelmi törvény szerint*. Budapest, 1882, Zilahy Sámuel, 6. p.

évben a hadseregnek pénzre, élelemre és felszerelésre volt szüksége. A szenátus utasította a *praetor*t, hogy hívjon össze törvényhozó népgyűlést és javasoljon egy olyan tartalmú megállapodást az állam és kereskedők között, hogy támogassák a hadsereget azzal a feltétellel, hogy az állam biztosítja az árukat a tengeri veszélyekkel és az ellenséges tevékenységekkel szemben.[100]

Már a pun háborúk idején megmutatkoztak a szállítmánybiztosítás első nyomai, amikor a nagy veszteségeket elszenvedő hispániai fegyverek és élelmiszerek szállítói csak akkor voltak hajlandóak továbbra is fuvarozni, ha az út során elpusztult szállítmány értékét Róma megtéríti.[101]

A vonatkozó római jogi terminológia szerint *dies certus* az nap, aminek mind a bekövetkezése *(certus an)*, mind a bekövetkezés ideje *(certus quando)* biztos. Ilyenek a naptári napok. Az antik *dies incertus* egy bizonytalan nap, amelynek vagy a bekövetkezési ideje (*incertus quando*, mint pl. a személy haláláé), vagy egyáltalán a bekövetkezése (*incertus an*, mint pl. az ember házasságának napja) bizonytalan. A *dies incertus an* és az *incertus quando* a feltétellel egyenértékű (*conditio)*.[102]

A biztosítási szerződést pótoló tengeri kölcsön (*fenus nauticum* vagy *pecunia traiecticia*) esetében a kölcsönadó viseli bizonyos események kockázatát, pl. hajótörés (*naufragium*) vagy más hasonló események következtében ha elsüllyed a rakomány, a kölcsön is odavész.[103]

CHRISTOPH KRAMPE szerint a tengeri kölcsön *(Seedarlehen)* a biztosításhoz hasonló funkciójú a tengeri veszély *(Seegefahr)* tekintetében.[104]

Nem egyértelmű, hogy a Digestában szereplő *lex Rhodia de iactu mercium* Rodoszról származó jog, vagy a Mediterráneumból származó általános tengeri kereskedelmi szokás továbbfejlesztett változata volt-e.

A *Lex Rhodia de iactu mercium* esetében lényegében méltányosságként érvényesítettek *locatio conductio operis*t a feladók, valamint a hajótulajdonosok, ha a rakományt kár érte akár

[100] THOMAS, P. J.: Insurance in Roman Law : Martialis Epigrammaton III 52. *South African Law Journal*. 2009. Issue 2., 271. p.
[101] IFJ. CSURY JENŐ - MAROSI IMRE: A magyar biztosításügy története. Budapest, 1931, Gyarmati Ferenc, 10. p.
[102] BERGER, ADOLPH: *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*. Philadelphia, 1953, The American Philosophical Society, 435. p.
[103] FÖLDI ANDRÁS – HAMZA GÁBOR: A római jog története és institúciói. 4. kiadás. Budapest, 1996, Nemzeti Tankönyvkiadó, 498. p.
[104] KRAMPE, CHRISTOPH: Römisches Recht auf hoher See – Die Kunst des Guten und Gerechten. In Fragnoli, Iole – Rebenich, Stefan: *Das Vermächtnis der Römer – Römisches Recht und Europa*. Bern, 2012, Haupt Verlag, 115. p.

vihar, akár kalóztámadás esetén, azaz egyfajta ősi biztosításnak, a modern kármegosztás előképének nevezhető.[105]

A *Lex Rhodia* alapján a hajós *(nauta)* köteles volt élni visszatartási jogával *(ius rerentionis)*. Az érdekeltek közötti, *communio indidens* vagy *quasi contractus* értelmében tehát a megmentett rakományt nem szolgáltathatta ki a kárrendezés végéig, erre az eljárásra a *locatio conductio* szabályait alkalmazták.[106]

Kérdésként merülhet fel, hogy a tengerbe dobásnak meg kellett-e mentenie a hajót, azaz betöltötte a rendeltetését, vagy sem.[107]

Egy ókori példában amennyiben a hajót viharban könnyítik azáltal, hogy egy kereskedő bizonyos áruit tengerbe dobják, és a hajó később mégis elsüllyed, de a többi kereskedő áruinak egy részét fizetett búvárok megmentik, az a kereskedő, akinek áruját a tengerbe dobták, kárigényt formálhat a búvárok által megmentett áruval rendelkező kereskedőkkel szemben. De azok a kereskedők, akiknek nem mentették meg az áruját, semmilyen követelésük nem lehet a tengerbe dobott árut szállító kereskedővel szemben, még akkor sem, ha az ő árujának egy részét is megmentették a búvárok, mivel ezek az áruk nem tekinthetők akként, hogy feláldozták őket a süllyedő hajó megmentése érdekében.[108]

III.1.2. A szállítmánybiztosítás korai fajtái

A tengeri kölcsön a biztosítás csírája volt,[109] a biztosítási szerződés történetileg a tengeri kölcsön-szerződésből alakult ki.[110] A tengeri biztosítás hasonlóan őse magának a biztosításnak, mint a kereskedelmi jognak a tengeri jog.[111] A tengeri biztosítás csak ún. tengeri érdek *(usuria maritima, maritime interest)* megléte esetén volt érvényes. [112]

---

[105] BRÓSZ RÓBERT – PÓLAY ELEMÉR: *Római jog*. Budapest, 1974, Tankönyvkiadó, 437-438. p.
[106] FÖLDI ANDRÁS – HAMZA GÁBOR: A római jog története és institúciói. 4. kiadás. Budapest, 1996, Nemzeti Tankönyvkiadó, 529. p.
[107] TAMM, DITLEV: *Roman Law and European Legal History.* Copenhagen, 1998, Djøf Publishing, 148. p.
[108] CALLISTRATUS, Quaestiones II. (D. 14,2,4,pr-1), TAMM, DITLEV: *Roman Law and European Legal History.* Copenhagen, 1998, Djøf Publishing, 150-151. p.
[109] VAN NIEKERK, J. P.: Fragments from the History of Insurance Law. *South African Mercantile Law Journal,* 2001. Issue 1., 104. p.
[110] RÓSA FERENC: *A magyar biztosítási törvény. magyarázata*, Budapest, 1902, Wodianer F. és Fiai, 35. p.
[111] KUNCZ ÖDÖN: *A magyar kereskedelmi- és váltójog tankönyve*. Budapest, 1938, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 469. p.
[112] VAN NIEKERK, J. P.: Fragments from the History of Insurance Law. *South African Mercantile Law Journal,* 2001. Issue 1., 103. p.

A tengeri kölcsön és modern biztosítás közötti átmenet az ún. biztosítási kölcsön volt (*insurance loan*, németül *Versicherungsdarlehen*, olaszul *presito a scopo assicurativo*).[113]

A biztosítási kölcsönnél a biztosított vagy kölcsönvevő a szárazföldön marad, az árut árukísérő nélkül adják fel, a kölcsönt nem a hajó biztonságos visszaérkezésekor *(sana eunte nave)*, hanem az áru biztonságos megérkezésekor fizetendő vissza *(mutuum ad risicum maris et gentium*).[114]

A tengeri kölcsönben egyes biztosítási elemek is megtalálhatóak, ugyanakkor egyszerre több célt is szolgált, befektetési jellege is volt.[115]

Megkérdőjelezhetetlen, hogy a tengeri biztosítás gyökerei a *lex mercatoria*, valamint a magánjogi hagyomány. Az önálló tengeri biztosítás akkor keletkezett, amikor IX. GERGELY pápa *Navigenti vel eunti ad nundinas* című 1230-1235-ben kibocsátott dekrétumában betiltotta a hajókölcsönt, a kamatszedést, amely tiltás arra kényszerítette a kereskedőket, hogy más módot keressenek a tengeri vállalkozáshoz általában kapcsolódó kockázatok elosztására.

„Ezek nyomása alól csak akkor szabadult, mikor a scholastikus tanok a kölcsönnél a kamaton felül a kölcsönnyujtásért nyujtandó külön megtéritési igényt vettek fel és ismertek el. Ily külön igény volt a *periculum sortis*, a veszély viseléséért való külön dij is, és ennek segélyével a tengeri biztositást a tiltott uzsora-kölcsön osztályából az *emtio venditio periculi* megengedett szerződésének osztályába helyezte át."[116]

Továbbélt-e a tengeri kölcsön a középkorban? Igen! A középkorban a tengeri rablók és egyéb veszélyek miatt a társaságok minden megtettek a tenger „szeszélyére" bízott javaik biztosítása, a *„securum facere"* érdekében.[117]

A tengeri kölcsön két formája volt ismert a középkorban, egyrész a *bottomry*, amennyiben a hajóra kötötték az ügyletet, másrészt a *respondentia*, amennyiben a rakományra.[118]

---

[113] DE ROOVER, FLORENCE EDLER: Early Examples of Marine Insurance. *The Journal of Economic History*, Vol. 5 (1945) No 2., 177. p.
[114] DE ROOVER, FLORENCE EDLER: Early Examples of Marine Insurance. *The Journal of Economic History*, Vol. 5 (1945) No 2., 178. p.
[115] RAYNES, HAROLD E.: *A History of British Insurance*. 2nd edition. London, 1964, Pitman, 1. p.
[116] FODOR ÁRMIN: A biztosítási jog köréből. *Jogtudományi Közlöny*, 1891. 32. sz. 250. p.
[117] BECK LAJOS: *Az életbiztosításról*. Budapest, 1895, Deutsch Zsigmond és Társa Könyvkereskedés, 9. p.
[118] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 1. p.

VAN NIEKERK professzor szerint a tengeri kölcsön három lépésben vált tengeri biztosítássá:

1. Látszólag érdekmentes kölcsönügyletet kötöttek: *mutuum gratis et amore*, vagy tőkésítették a biztosítási díjat, vagy külön szerződésben rendelkeztek róla.
2. Nem csupán a kölcsönt színlelték, hanem a tengeri kölcsön fikcióvá vált, a szerződéseket ekkor biztosítási kölcsönnek hívták. A szerepek felcserélődtek, a kereskedő látszólag kölcsönt adott a finanszírozónak, amit csak a kár bekövetkezése esetén kellett visszafizetni.
3. A kölcsönügylet színlelésének elhagyása után az ügylet nyíltan kockázat-transzferről szólt.[119]

A középkori Itáliában fejlődött ki a *tengeri biztosítás*, mely flamand közvetítéssel Angliában teljesedett ki. Elterjedt a hasonló veszélyeknek kitett személyek kockázatközössége *(communio periculis).*[120]

Ezt fiktív kölcsönökkel oldották meg, amennyiben bármilyen szerencsétlenség érte a biztosított hajót, és színlelt adásvételi szerződéssel, melyben az adásvételt és árufuvarozást finanszírozó kölcsönadó lett a tulajdonos. Amennyiben a hajó biztonságban megérkezett, a színlelt szerződést megszüntették, vagy az árut visszavásárolták előre meghatározott áron, amennyiben az áru elveszett.[121] Ebben az esetben az eladó (biztosított) megkapta a megállapodásban szereplő összeget, de a tulajdonosi jogait át kellett ruháznia a biztosítóra. Ez volt a „*subrogation réelle*", illetve amit ma átengedésnek hívunk.[122]

A biztosítók fizetésképtelensége már a középkorban is ismert volt, sőt, a tűz-Gildék esetében kialakult a kezelés *Brandbettel* nevű jogi technikája is: a tagok útra keltek és adományokat gyűjtöttek.[123]

A lombardok Londonban a zsidókkal együtt működtették a biztosítási üzletet, de miután utóbbiakat 1290-ben elkergették, a lombardok kezében maradt ez a kereskedelemben.[124] A

---

[119] VAN NIEKERK, J. P.: Fragments from the History of Insurance Law. *South African Mercantile Law Journal*, 2001. Issue 1., 105. p.
[120] VAN NIEKERK, J. P.: Fragments from the History of Insurance Law. *South African Mercantile Law Journal*, 2001. Issue 1., 107. p
[121] HARE, JOHN: *Shipping Law and Admiralty Jurisdiction in South Africa*. Cape Town, 1999, Juta & Company, 652. p.
[122] HUYBRECHTS, MARC A.: Comparative Marine Insurance Law: highlighting the significant features of marine insurance law in Belgium and other selected european legal systems. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 167. p.
[123] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 25. p.
[124] DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th edition. London, 1975, Witherby & Co., 9. p.

rakomány *(cargo)* esetében nem csupán az áru tényleges értéke, hanem további 10% mértékig az elmaradt haszon *(lucrum cessans)* is biztosítható.[125]

A hajóépítés mindig újabb kihívások elé állította a biztosítókat.[126] A hajóosztályozás előképének minősíthető, amikor a vegyes, szél és emberi erő segítségével meghajtott jármű kisebb kockázatot hordozott, mint a csak vitorlás, előbbi jellemzően felfegyverzett *galley* volt, utóbbi sima fegyvertelen vitorláshajó.[127]

A tengeren továbbított áruk biztosításának igénye a tengeri kereskedelem fejlődésével együtt növekedett. Bruges-ben már 1310-ben alapítottak biztosítási kamarát, főleg tengeri kockázatokra.

Az első fennmaradt genovai tengeri kötvény 1347. október 23-án a *Santa Clara* hajót biztosította Genovából Mallorcára, és ebben külön kiemelték, hogy deviáció esetén érvénytelen a szerződés.[128]

A tengeri kölcsön első teljes ránk marad szövege 1347-ben Genovában készült.[129] A lombard kereskedők a korabeli Itáliában a szerződést „*polizza*" néven emlegették, ami fizetési ígéretet jelent. A lombard kereskedők Brugge-ben egy biztosítási irodát nyitottak a XIV. század végén, Londonban a belvárosban telepedtek le Anglia királya, IV. HENRIK engedélyével, I. ERZSÉBET azonban úgy döntött, hogy az üzletet az angolok számára tartja fenn.

Az „*assecurazio*", „*praemia*", „*storno*", biztosítási szakkifejezések is a tengeri szállítmánybiztosításból származnak.[130]

Velence, a gyarapodó kikötőváros volt a középkori Európa egyik biztosítási központja. A biztosítási első formáit a Selyemúton szállított árukra (szőrme, gabona, nemesfémek) kötötték. Az angolszász kötvény jelentéstartalmű *policy* az olasz *polizza* szóból származik, ami ígéretet jelent. Amikor ezt leírták, akkor aláíróvá vált a személy.[131]

---

[125] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 628. p.

[126] WITTASEK, ERNST: *Die charakteristischen Grundlagen der Seeversicherung, die Art der Erhebung bis zur Praeienermittlung*. Wien, 1955, Hochschule für Welthandel [Dissertation] 10. p.

[127] DE ROOVER, FLORENCE EDLER: Early Examples of Marine Insurance. *The Journal of Economic History*, Vol. 5 (1945) No 2., 191. p.

[128] DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th edition. London, 1975, Witherby & Co., 31. p.

[129] HARE, JOHN: *Shipping Law and Admiralty Jurisdiction in South Africa*. Cape Town, 1999, Juta & Company, 652. p. 11. lábjegyzet.

[130] „A tengeri szállítmánybiztosítás a maihoz nagyon hasonló formában a XIV. század második felében virágzott fel; innen származik a biztosítás terminológiájában használatos műszavak nagy része is: „assecurazio", „praemia", „storno" stb. A kötvény „polizza" szót a XV. század közepétől terjedt el, korábban biztosítási kötelezettségről, illetve biztosítási levélről beszéltek." TAMÁS GÁBOR: A biztosításügy története Magyarországon – a kezdetektől 1857-ig. Solymár, 2013, Sangrey Biztosításkutató, 2013, 11. p.

[131] BOGARDUS JR., JOHN A. – MOORE, ROBERT H.: *Spreading the Risks. Insuring the American Experience*. Vienna, Virginia, 2005, PMR Communications Group, 118. p.

A tengeri kölcsön mintájára fejlődött a „kölcsön a szárazföldi veszélyre", melyet a XIV. századtól szárazföldi árubiztosításnak lehetett tekinteni, valamint egy kötvénybe foglaltak biztosított vízi és száraföldi szállítmányokat is.[132]

Az angol tengeri kötvény legelső változatát VI. HENRIK uralkodásának kései éveiben, 1450 körül alkották meg,[133] a legelső olasz nyelven írott angol kötvények 1547-ben keletkeztek."[134]

A *policy* szó előtt az angol kereskedők *Bills of Surance* vagy *Bills of Assurance* elnevezésű szerződéseket kötöttek. A *bill* szót a *bill of exchange* vagy *bill of lading* ügyletben is használták.[135]

A tengeri biztosítás *(marine insurance)* eredetileg *nautical insurance* volt angolul.[136]

A várfalakon belüli városi létforma miatt pedig Európában igen jelentős volt a tűzkárbiztosítás.

Már a XV. században találunk olyan genovai biztosítási dokumentumot (1424. augusztus 16.), ahol az aláírók megegyeznek abban, hogy mind tengeri, mind szárazföldi veszélyeket elvállalnak (*tam in mari quam in terra*)[137].

A középkorban a gildék, bányatársládák és biztosító egyesületek szerepe volt kimagasló. A biztosítási kötvények tartalmaztak ún. beépített biztosítási díjat *(built-on risk premium – premium periculi).*[138]

A dán jogban a középkorból származó tradíciók alapján kutyákra is kötelező felelősségbiztosítást kötni, ugyanakkor a közúti gépjárművekre csak az elmúlt tizenöt évben vezették be a kötelező felelősségbiztosítást, mely előtte vétkességi felelősség volt, megfordított bizonyítási teherrel.[139]

---

[132] RÓSA FERENC: *A magyar biztosítási törvény. magyarázata*, Budapest, 1902, Wodianer F. és Fiai, 29-30. p.
[133] WRIGTH, L. CHARLES - FAYLE, C. ERNEST: *A History of Lloyd´s from the Founding of Lloyd´s Coffee House to the Present Day*. London, 1928, Macmillan and Company. 6. fejezet.
[134] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 17. p.
[135] RAYNES, HAROLD E.: *A History of British Insurance*. 2nd edition. London, 1964, Pitman, 25. p.
[136] MARTIN, FREDERICK: *The History of Lloyd´s and of Marine Insurance in Great Britain*. London, 1876, Macmillan and Co., 3. p.
[137] DE ROOVER, FLORENCE EDLER: Early Examples of Marine Insurance. *The Journal of Economic History*, Vol. 5 (1945) No 2. 195. p.
[138] VAN NIEKERK, J. P.: Fragments from the History of Insurance Law. *South African Mercantile Law Journal*, 2001. Issue 1.,103. p.
[139] NØRGAARD, JØRGEN: Torts and Insurance in Danish Law. In Dahl, Børge – Melchior, Torben - Tamm, Ditlev: *Danish Law in a European Perspective*. 2nd edition. Copenhagen, 2002, Thomson Publishers, 202, 284. p.

Az ókorban és a közékorban is gyakran előfordult, hogy szárafőldi rablók elvágták a hajókábeleket, vagy ellopták a horgonyt, valamint időnként hamis fényekkel csaltak tőrbe hajókat, melyeket később partra vetve kifosztottak.[140]

A középkorban a tengeri cargo- és casco-biztosítás fejlődött ki az olasz városállamokban és a Hansa városokban.[141]

A XIV. és XV. századi angol exportot itáliai kereskedők biztosították, és nagyon valószínű, hogy ők honosították meg a tengeri biztosítást Angliában. A *British Admiralty Court* első civil kereseteit olasz nyelven írták, és az 1523-as *Ordinance of Florence*-ből származtathatók.[142]

A lombard kereskedők befolyását mutatja Londonban a *Lombard Street*.[143]

A *Laws of Oleron*, amit 1542-ben publikáltak, de vélhetően a XIII. sz. első felére nyúlik vissza eredete. A *Laws of Oleron* 66. cikke szerint „Amennyiben a kereskedő utasítja a kapitányt, hogy biztosítsa a hajót, a kereskedő köteles a kapitány életét biztosítani a tenger veszélyeivel szemben."[144]

A tengeri biztosítást eredetileg itáliai és spanyol kereskedők művelték a Földközi-tenger európai partvidékén, németalföldi kereskedők csak a nagy földrajzi felfedezések korában kapcsolódtak be a biztosítási üzletbe.[145]

A németalföldi szabadságharc kezdetével (1567) London elkezdte átvenni a központ szerepét Antwerpentől.[146]

A haszon maximalizálása érdekében olykor a biztosítók is csaláshoz folyamodtak, pl. háborúról vagy egyéb ellenséges cselekedetről kezdtek híreszteléseket terjeszteni, hogy igazolják a magasabb biztosítási díjakat.[147] Arra is akadt példa, hogy az igényérvényesítési lehetőséget nehezítették el, pl. a a biztosítottakat arra kényszerítették, hogy az összes aláírót egyesével perelje.

---

[140] ASHBURNER, WALTER. *The Rodian Sea-Law*. New Yersey, 2001, Union, 143. p

[141] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 40. p.

[142] BOGARDUS JR., JOHN A. – MOORE, ROBERT H.: *Spreading the Risks. Insuring the American Experience*. Vienna, Virginia, 2005, PMR Communications Group, 5. p.

[143] VANCE, WILLIAM REYNOLDS: *Handbook of the Law of Insurance*. St. Paul, Minnesota, 1904, West Publishing Co., 7. p.

[144] THE PRUDENTIAL INSURANCE COMPANY OF AMERICA: *The Documentary History of Insurance 1000 B.C. – 1875 A. D.* Newark, New Jersey, 1915, Prudential Press, 7. p.

[145] RÓSA FERENC: *A magyar biztosítási törvény. magyarázata*, Budapest, 1902, Wodianer F. és Fiai, 30. p.

[146] RAYNES, HAROLD E.: *A History of British Insurance*. 2nd edition. London, 1964, Pitman,38. p.

[147] VAN NIEKERK, J. P.: Fragments from the History of Insurance Law. *South African Mercantile Law Journal*, 2001. Issue 1., 114. p.

Szerephez jutott a római jog az Admiralitás Bíróságának *(Court of Admirality)* ítélkezési gyakorlatában is, feltéve, hogy a kereskedelemmel, s kiváltképpen a tengeri kereskedelemmel kapcsolatos az eldöntésre váró jogvita.[148]

A 43 Eliz. c. 12 1601 törvényben (*An Act touching policies assurances used among merchants*) alapján a lordkancellárt felhatalmazták, hogy évente kinevezzen egy speciális állandó bíróságot a Londoni Biztosítási Iroda elé került biztosítási ügyek megvitatására. A bizottságtagja az Admiralitás Bírósága egyesbírája, a *recorder of London* (London főbírája), két civiljogi doktor, kész jogász, és nyolc köztiszteletbe álló s megfontolt kereskedőből állt, akik sommás eljárás alapján formalitások nélkül tárgyaltak.[149] Ez a bíróság kevesebb, mint 100 évet élt meg.[150]

A 43 Eiz. c. 12 1601 az angol parlament által elfogadott első törvény, amely említést tesz a biztosításról, preambulumában feltűnő tiszteletet tanúsít a kereskekedők biztosítási szerződéseiben alkalmazott becsületességnek és tisztességnek *(honesty an fairness)*.[151]

A Londoni Nagy Tűzvész (1666) óta terjedt el a tűzbiztosítás Angliában.

A profitorientáltság megjelenésével egyre inkább a részvénytársasági forma vált általánossá a szolidaritás visszaszorulásával, mely azért nyomokban mind a mai napig fennmaradt, pl. a biztosítók bevételének egy részét jogszabályi rendelkezés folytán kötelező tűzvédelmi hozzájárulásként a tűzoltóságok fejlesztésére fordítani, de a biztosító részvénytársaságok többsége is szervez ingyenes baleset-megelőzési képzést.

XIV. LAJOS 1681-ben megjelent *Marine Ordinances* tengeri szabályai adták az alapot NAPÓLEN *Code de Commerce* törvénykönyvének.[152]

A Lloyd´s természetes és jogi személyek sajátos társulataként jött létre, az egyes aláírók (*underwriters*) vállalták a kockázatot aláírásukkal, amennyiben az aláírók saját vagyona nem volt elegendő, akkor a közös Lloyd´s alap fizetett, ahol az aláíról meghatározott százalékot fizettek be. A szervezet egyik legfontosabb feladata a hajók osztályozása, hajóépítési szabályok kidolgozása volt, melyet a *Lloyd´s Register of Shipping* formájában tesznek közzé.

---

[148] HAMZA GÁBOR: *Utószó*. In Henry Sumner Maine: *Az ősi jog*. Budapest, 1997, Gondola´96 Kiadó, 224. p.

[149] HUYBRECHTS, MARC A.: Comparative Marine Insurance Law: highlighting the significant features of marine insurance law in Belgium and other selected european legal systems. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 168. p.

[150] VANCE, WILLIAM REYNOLDS: *Handbook of the Law of Insurance*. St. Paul, Minnesota, 1904, West Publishing Co., 8. p.

[151] VANCE, WILLIAM REYNOLDS: *Handbook of the Law of Insurance*. St. Paul, Minnesota, 1904, West Publishing Co., 7. p.

[152] VANCE, WILLIAM REYNOLDS: *Handbook of the Law of Insurance*. St. Paul, Minnesota, 1904, West Publishing Co. 6. p.

A tengeri biztosítással foglalkozó kereskedők a kockázat kalkulálásához szükséges adatok megszerzése után a nagyobb kikötővárosok tőzsdéin tartottak összejöveteleket.[153]

A Lloyd´s társaságot törvényi felhatalmazással alapították meg, ráadásul a *Marine Insurance Act 1906* mellékletében törvényi erőre emelték a kötvényét, ami mind a mai napig hatályban van, bár eredeti változatában már nem nagyon használják.

A *Bubble Act* 1719-ben foglalt korlátozás hatására (tilos vállalkozások számára tengeri biztosítási szolgáltatás nyújtása), a hajótulajdonosok szövetkeztek egymással,[154] hogy egy meghatározott összeg fejében megosztják maguk között egymás kárát.[155]

A *Hamburger Assekuranz- und Havareiordnung* átmenet volt kötvényekbe foglalt jog és a kodifikált jog között 1731-ből, a tengeri biztosításon felül az ehhez kapcsolódó életbiztosítást is ismerte.

A biztosítási érdek szükségességét a tengeri biztosításban már az 1745-ös *Marine Insurance Act* 1. szakasza kimondta.[156]

Az angol bíróság a hajók biztosítását az oleroni és rodoszi törvénnyel véli egyidősnek.[157]

A biztosítási jogi szakirodalom megkülönböztette a biztosítási érdekkel rendelkező biztosítást *assecuratio propria*, a biztosítási érdeket nélkülöző fogadást pedig *assecuratio impropria* néven említette.[158] A középkori Velencében a tengeri biztosítás díja függött a feltételezett kockázattól, azaz az útonal hosszától és veszélyességétől, de legfőképpen magától a hajótól, hiszen ha velencei állami hajókkal fuvaroztak, amelyek különösen gyorsnak és biztonságosnak számítottak, akár a biztosítási díj felét is elengedték.[159]

Külön megemlítenndő, hogy a visszamenőleges hatályú biztosítást a középkori Velence is ismerte a biztosított jóhiszeműsége esetén, amelyet a középkori közlekedési és kommunikációs viszonyok indokoltak is.[160]

---

[153] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 25. p.

[154] Történetükre lásd INSURANCE INSTITUTE OF LONDON: *The History and Development of Protecting and Indemnity Clubs*. London, 1957, Insurance Institute of London.

[155] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 83. p.

[156] PEEL, EDWIN: *Treitel The Law of Contract*. 12th edition. London, 2007, Thomson Sweet & Maxwell, 472. p.

[157] Sadler´s Co. v. Badcock (1743) 2 at. 554, 556 Lord Harwicke L.C.

[158] NEHLSEN-VON STRYK, KARIN: Kalkül and Hazard in der spätmittelalterlichen Seeversicherungpraxis. *Rechtshistorisches Journal*, 8 (1989), 196. p.

[159] NEHLSEN-VON STRYK, KARIN: Kalkül and Hazard in der spätmittelalterlichen Seeversicherungpraxis. *Rechtshistorisches Journal*, 8 (1989), 201-202. p.

[160] A biztosítási esemény korabeli megfogalmazása: „se caso ochorese di che Dio guardi o fase ochorso" (ha az eset megtörténik, vagy Isten ments, megtörtént) NEHLSEN-VON STRYK, KARIN: Kalkül and Hazard in der spätmittelalterlichen Seeversicherungpraxis. *Rechtshistorisches Journal*, 8 (1989), 203. p.

A biztosítási érdeket törvényileg az angol a *Marine Insurance Act 1745*, valamint A biztosítási érdeket törvényileg az angol *Life Assurance Act 1774* alapozta meg.

A *Marine Insurance Act 1745* (19 Geo. II, ch 37) megtiltotta a biztosítási érdek nélküli biztosítási szerződések megkötését, és ez azt célozta, hogy megtiltsák a spekulatív biztosításokat.[161]

LORD MANSFIELD bírói kinevezésével 1756-ban (*Chief Justice of the Court of King´s Bench*) új éra jött a *common law*-ba a kereskedelmi joggal kapcsolatban. Ez a kiváló bíró felismerte a kereskedői szokások és szokványok jelentőségét és elismerte az ezekre alapított szerződéses jogokat. LORD MANSFIELDet az angol kereskedelmi jog apjának (*Father of English Commercial Law*) nevezik, és őt követően szenteltek kellő figyelmet a *common law* bíróságok a kereskedelmi ügyekre, beleértve a biztosítási szerződéseket is.[162]

LORD MANSFIELD[163] idejében már, noha írott kötvényekről lehetett beszélni, ezek valójában nyomtatott iratok voltak, ahol kihagyták a helyet a felek adatainak és más változóknak, ugyanakkor gyakran szükséges volt írott klauzulákat beilleszteni. Ezeket az írásos klauzulák és feltételeket, noha beillesztettek őket, a szerződés részének tekintették a bíróságok.

A hajómentés a biztosítók egyik, régmúltra visszatekintő hagyományokkal rendelkező jogintézménye, amellyel csökkenthetik a kifizetendő károkat. Egy 1769-es holland jogszabály megtiltotta a köznépnek, hogy éjszaka vagy viharban fejszével, kalapáccsal agy fűrésszel csavarogjon a parton.[164]

A XVIII. században voltak csak S, valamint csak G megjelölésű kötvények, az előző csak hajóra, az utóbbi csak árura vonatkozott, innen is tudhatjuk, hogy az S. G. hatálya mindegyikre kiterjedt.[165]

A tengeri biztosítás a legrégebbi módozat, a régebbi kereskedelmi törvények eredetileg csak ezt szabályozták, pl. *Code de Commerce*. Ennek elveit analógia útján a szárazföldi fuvarozási biztosításra ki lehet terjeszteni, a szárazföldi biztosítás egyéb ágai messzebb állnak tőle.

---

[161] DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th Edition. London, 1975, Witherby & Co, 46. p.
[162] VANCE, WILLIAM REYNOLDS: *Handbook of the Law of Insurance*. St. Paul, Minnesota, 1904, West Publishing Co., 8-9. p.
[163] LORD MANSFIELD életéről: HUTCHINSON, ALLAN C.: *Laughing at the Gods. Great Judges and How They Made the Common Law*. Cambridge, 2012, Cambridge University Press, 21-50. p.
[164] IGNARSKI, JOHATHAN. S.: *The Underwriter´s Beside Book*. Colchester, 1987. LLP., 10. p.
[165] RAYNES, HAROLD E.: *A History of British Insurance*. 2nd edition. London, 1964, Pitman, 65. p.

A klasszikus szállítmánybiztosítás a tengeri szállítmánybiztosításból *(ocean marine insurance)* alakult ki, majd ez továbbfejlődött szokásjogi alapot szárazföldi, vagy belvízi *(inland marine insurance)* szállítmánybiztosítássá.[166]

A *common law* és a *law merchant* keresztezése volt az eredeti 1779-es Lloyd´s SG tengeri kötvény.[167]

A 1794-es *Porosz Allegemeines Landrecht* II Rész I. Cím 13. Fejezetében 425 paragrafuson keresztül foglalkozott a biztosítási joggal, mely részben a hamburgi biztosítási szabályokon alapult.[168]

A *Slave Trade Act 1794* (34. Geo III. c. 80 f 10.) és a *Slave Trade Act 1795* (35 Geo. III. c. 90) megtiltotta többek között rabszolgák halálával kapcsolatos károk megtérítését, ilyen biztosítás kötését, természetes halál vagy rossz tartás miatt, vagy tengerbedobás esetére.

Az 1812-es osztrák általános polgári törvénykönyv szerkesztői a *fuvarozási* biztosítást tekintették a biztosítási szerződés szokásos tárgyának.[169]

LORD MANSFIELD már 1817-ben amellett érvelt, hogy azokat az információkat kell a biztosítóval közölni, amiről a biztosítottt kizárólagosa (exkluzívan tudott).[170]

NOVOTNI ZOLTÁN kutatásai szerint nem német, hanem francia földön keletkezett a felelősségbiztosítás, a *Code Civil* 1382-es, vétkességi alapú, de teljes kártérítést előíró szakaszának bevezetésével. A ló- és fogattartók voltak a potenciális nagy volumenű károk okozói, akik kockázatára Párizsban már a XIX. sz. elején létrejött több biztosító.[171] Párizsban már az XIX. sz. első felében léteztek olyan biztosító társaságok, amelyek a fuvareszköz-biztosítást műveltek (felelősségbiztosítással kiegészítve). A korabeli viszonyok között ez a lovakra, valamint az általuk okozott károkra vonatkozott.[172]

---

[166] ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY: *Biztosítási kézikönyv*. Budapest, 1997, Biztosítási Oktatási Intézet, 458. p.

[167] STEWART, RICHARD E.: *Arbitration and Insurance Without the Common Law*. ARIAS U.S:, 2004. http://www.stewarteconomics.com/Arbitration%20and%20Insurance.pdf (2017. április 3.) 22. p, 59. p.

[168] KOCH, PETER: Entwicklung der versicherungsvertraglichen Rechtsquellen in Deutschland. In Wandt, Manfred et al. ed.: *Kontinuität und Wandel des Versicherunsrechts: Festschrift für Egon Lorenz zum 70. Geburtstag*. Karlsruhe, 2004, Verlag Versicherungswirtschaft, 2004, 421. p.

[169] 1289. § „Das gewöhnliche Gegenstand dieses Vertrages sind Waren, die zu Wasser oder zu Lande verführt werden." TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *A biztosítási szerződés szabályozásának alapvető szempontjai az újabb külföldi törvényhozásokban*. Szeged, 1928, Szegedi Városi Nyomda és Könyvkiadó, 26. p.

[170] Friere v. Woodhouse 1 Holt N P, CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press.
572, 573. p.

[171] NOVOTNI ZOLTÁN: *A felelősségbiztosítási jogviszony alapkérdései a magyar jogban*. 1981, [Kandidátusi értekezés] 4. p.

[172] Például Automádon (alapítva 1825-ben), valamint La Seine (alapítva 1830-ban): GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 30. p.

A felelősségbiztosítások első megjelenési formái a szállítmánybiztosítások egyes nemei voltak, jelesül tengeri fuvarozásnál létezett olyan kiegészítő záradék, mely hajó-összeütközés esetén a hajótulajdonos által harmadik személyeknek okozott kár megtérítésére vonatkozott.

Az 1838-as porosz vasúti törvény bevezette a veszélyes üzemi felelősség fogalmát, melyre a biztosítási jog a *felelősségbiztosítás* intézményének alkalmazásával reagált.

Míg korábban csak önálló tengeri és szárazföldi biztosítók voltak, a XIX. században létrejöttek a közös szállítmánybiztosítók *(Seeversicherung + Binnentranportversicherung = allgemeinen Transportersicherung).*[173]

Az angol biztosítási kötvények szövege eredetileg azzal kezdődött, hogy „Isten nevében, ámen" *(in the Name of God, amen),* melyet az 1850-es évektől felváltott a „közhírré tétetik" *(be it known that).*[174]

A korábbi angol joggal egyezően kb. 1856-ig rabszolgákra is köthettek biztosítást Amerikában,[175] mivel a rabszolgákat dolognak tekintették.[176]

A biztosítási szerződés a kánonjog szerint *emptio periculi*, a biztosítási díj pedig *pretium periculi*, a jogok és kötelezettségek tehát igazságosak, mert kölcsönösek és ellenértékkel bírók, azaz nem ütköznek az uzsoradogmába a XIX. században már.[177]

A biztosítás tárgya nem a konkrét dolog, áru, amelyre vonatkozik, hanem a biztosított személy ehhez fűződő valamely érdeke. Ezt az elvet eredetileg az 1868-as *Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch (ADHGB)* mondta ki a tengeri biztosításra vonatkozóan, később a szárazföldi biztosítást szabályozó modern kódexek is átvették.[178]

Az *Eastern Trade Bill of Lading 1871* a fuvarozók, biztosítók, valamint a külkereskedelmi vállalatok konszentusával létrejött feltételrendszer, melyben a fuvarozót mentesítette a kapitány és személyzet navigációs hibája okozta károkért, ugynakakkor a küldemény raktározási és kezelési hibáiért felel. Hasonlóképpen fogalmazott a *San-Francisco*

---

[173] VON LIEBIG, EUGEN FREIHERR: *Die Transportversicherung*. Berlin, 1914, Guttentag Verlagsbuchhadlung, 37-38. p.
[174] DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th edition. London, 1975, Witherby & Co., 34. p.
[175] ARMSTRONG, TIM: *The Logic of Slavery. Debt, Technology, and Pain in American Literature.* Cambridge, 2012, Cambridge University Press, 13-36. p.
[176] BOGARDUS JR., JOHN A. – MOORE, ROBERT H.: *Spreading the Risks. Insuring the American Experience*. Vienna, Virginia, 2005, PMR Communications Group, 38. p.
[177] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengeri biztosításokról és azok megkötéséről*. Pécs, 1900, Püspöki Lyceumi Nyomda, 8. p.
[178] TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *A biztosítási érdek subjektiv (alanyi) jellege. Különös tekintettel a jelzálogos hitelező védelmére a biztosítással kapcsolatban*. Budapest, 1931, Grill, 2. p. ADHGB 382-905. §., DHGB 778-900. §§.

Bill of Lading is, melyet a liverpooli biztosítók, gabonakerekesdők és fuvarozók fogalmaztak meg.[179]

A XIX. századi német biztosítási irodalomban jelent meg a kárbiztosítás *(Schadenversicherung, Interessenversicherung)*, valamint az összegbiztosítás *(Summenversicherung)* fogalma.

Angliában 1873-ben a *Royal Commission* észlelte, hogy önmagában a *common law* kevés a biztosítási joghoz, ennek következményeként 1906-ban elfogadták a MIA-t.

Az Általános Belga Biztosítási Törvény 1874. június 11. 18. §-a kimondja, hogy a biztosító nem köteles teljesíteni, amennyiben a kár vagy veszteség közvetlenül a biztosítás közvetett tárgyának belső tulajdonságából fakad, kivéve, ha a szerződés másként rendelkezik, azonban ez nem automatikus mentesülés, hanem a biztosítónak kell erre hivatkoznia.

Az angol ún. védelmi és kártalanítási klubok 1899-ben *International Group*-ba tömörültek Londonban, az alapító okiraton felül évente megújuló *Pooling Agreement*-et kötnek, ráadásul az egész *Reinsurance Group* viszontbiztosítást kötött a Hydra társaságnál.[180]

A képviselőház ellenkezése miatt 1899-ben *M. D. Chalmers* javaslatát a biztosítási törvényről elutasították.[181]

A *common carrier* (közfuvarozó), akinek kimentési oka csak *Act of God* és az ellenséges cselekedetek voltak, a fuvardíjban érvényesítette extra kártérítési költségeit, így a bírói gyakorlatban a biztosítókkal hasonlították össze őket. „A közfuvarozó természetét tekintve biztosító."[182]

A rossz időre, mint lehetséges kimentési okra számos érdekes jogtörténeti példát találunk, míg XIX. században, amikor hó borított a vasúti síneket, az *Act of God* volt, és a fuvarozó mentesült,[183] addig a XX. században az őszi falevelek alapján az *exculpatio* már nem volt lehetséges.[184]

A szállítmánybiztosításban az angol jogfejlődés szemlélteti legjobban a szokványok kialakulásának és elterjedésének folyamatát. Az 1906-os Tengeri Biztosítási Törvény *(Marine*

---

[179] KRESKAY FERENCZ: *A tengeri fuvarozási jog alapvető kérdései*. Budapest, 1970, Külkereskedelmi Minisztérium Jogi Osztálya, Magyar Jogász Szövetség és a TIT Budapesti József Attila Szabadegyetem Tanács, 5. p.
[180] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 486. p.
[181] Die internationale Verenhetlichung des Versicherungsvertragsrechts. Budapest: BIOSZ, 43. p.
[182] Lord Mansfield a Forward v. Pittard (1785) 1 T. R. 27.
[183] Briddon v. Great Northern ry (1858) 28 LJ ex 51.
[184] CLARKE, MALCOLM: A Way with Words: Some Obstacles to Uniform Transport Law. *Uniform Law Review*. 1998. Issue 2-3. 353. p.

Insurance Act 1906) megpróbálta racionalizálni és megjeleníteni a jog azon alapelveit és szabályait, legyenek azok kógensek vagy diszpozitívak, amelyek rendszerét a *common law*-ban LORD MANSFIELD a XVIII. sz. közepén kidolgozta. Az 1906-os Tengeri Biztosítási Törvényt eredetileg 1894-ben terjesztették be a parlament elé, de 1907. január elsején lépett hatályba, az elfogadtatásban oroszlánrésze volt szövegezőjének, SIR MACKENZIE CHALMERS-nek. A törvény sikerét bizonyítja, hogy a *common law* világában törvényileg átvették szabályait, sőt az ezen kívüli országokban is jelentős szokásjogi befolyással rendelkezik.

Az 1906-os törvény mellékletét képezte egy SG-nek elnevezett standard kötvény, amelynek szintén minden rendelkezését több évszázados bírói precedensjog alapozta meg, így kellően részletes és letisztult volt ahhoz, hogy csak 1982-ben váltsa le a modernizált MAR kötvény.

A tengeri biztosításban azt a személyt, akit kártalanítja a biztosítottat, a MIA 1906 biztosítónak hívja, azonban gyakran nevezik aláírónak (*underwriter*) is, abból a tényből fakadóan, hogy aláírja a kötvényt vagy a biztosítási szerződést.[185]
A MIA 1906 mellékletében szereplő S.G. kötvény rövidítésének jelentése talányos, azonban a legelterjedtebb nézet szerint a „*ship and goods*" (hajó és áru) rövidítése.[186] Az ÁSZF alkalmazása archeotípusának hívják mind Angliában, mind pedig az Egyesült Államokban a biztosítási szerződéseket (*standard-form-contracts, contracts of adhesion*).[187]

A Lloyd´s-ban történelmi gyökerei vannak annak, hogy az aláírók nem tárgyaltak közvetlenül ügyfelekkel, csak brókereken keresztül. A MIA 1906 53-54. szakaszai törvényi erőre emelték ezt a szokást, ráadásul az 53. § (2) bek. zálogjogot ad a brókernek a kötvények ki nem fizetett biztosítási díja vonatkozásában, melyeket az aláíróknak meg kell térítenie.

Az 1908. május 30-i biztosítás szerződést szabályozó német törvény a fuvarozási biztosításnál eltörli a szerződéses szabadságot korlátozó rendelkezéseket, tekintettel arra, hogy itt a szerződő fél kellő üzleti jártassággal rendelkezik érdekei védelméhez.[188]

---

[185] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 4. p.
[186] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 18. p.
[187] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 138. p.
[188] TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *A biztosítási szerződés szabályozásának alapvető szempontjai az újabb külföldi törvényhozásokban*. Szeged, 1928, Szegedi Városi Nyomda és Könyvkiadó. 20. p.

Az első légi biztosítási kötvény[189] pontos dátuma nem ismert, az egyes források 1908 és 1912 közötti időszakra teszik.[190] A szállímánybiztosítás egyik válfaja a repülőgépbiztosítás. Az alacsony technikai fejlettségi szinten először a biztosítók elzárkóztak ettől a módozattól, a sportegyesületi kockázatelosztást először 1912-ben a Zeppelinekre kötöttek biztosítóintézeti légijármű-biztosítás váltotta fel, magára a rakományra 1913-ban jött létre először biztosítás hamburgi biztosítók berkein belül.[191]

A szerződések kétszemélyes zárt struktúrájának elvét (*privity of contract*, „csak a szerződő felek nyújthatnak be keresetet a szerződés alapján"[192]) felül kell vizsgálni, hiszen a biztosítási kérdésekben nem a dipólusos szerződések, hanem az összetett szerződési rendszerek a jellemzőek (különösen biztosításközvetítők alkalmazása esetén).

A *Hamburger Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen*-t[193] továbbfejleszették,[194] az új szabályzat neve *Allgemeinen Deutschen Seeverischerungs-Bedingungen von 1919*.[195]

1928-ban több esetben is fizetésképtelenség miatt nem jutottak a hitelezők a biztosítási összeghez. Mindegyik esetben a biztosított kárt okozott, de fizetésképtelenné vált, így a hitelező nem tudott a *pay first* elve miatt a biztosítóhoz fordulni, szimpla hitelezőként pedig a biztosítatlan hitelezők közé tartoztak. A fentiek miatt törvényt alkottak, melynek hosszú neve *An Act to confer on third parties rights against insurers*[196] *of third-party risks in the event of the insured becoming insolvent, and in certain other events*.

A második világháborút követően számos katonai szállítógépet alakítottak át kereskedelmi célra, pl. a Constellation és DC-7 típusokat, mely jelentős mértékben serkentette a légi biztosítás elterjedését.[197]

A „*Marine, aviation and transit insurance business*" definícióját az *Insurance Companies Act 1958* 33. § adja meg.

---

[189] A légi biztosítás történetet ROD MARGO foglalja össze kiválóan.
[190] MARGO, ROD D.: *Aviation Insurance: The Law and Practice of Aviation Insurance, Including Hovercraft and Spacecraft Insurance*. 3rd Edition. London, 2000, Butterworths, 1. p.
[191] IFJ. CSURY JENŐ - MAROSI IMRE: A magyar biztosításügy története. Budapest, 1931, Gyarmati Ferenc, 184-185. p.
[192] VISCOUNT HALDANE L. C. in *Dunlop Pneumatic Tyre Co Ltd* v *Slefridge and Co Ltd*, 1915.
[193] A hamburgi biztosítási szabályokról részletesebben: DREYER, THOMAS: *Die „Assecuranz und Haverey-Ordnung" der Freien und Hansestadt Hamburg von 1731*. Rechtshistorische Reihe 75. Peter Land, 1990, Frankfurt am Main.
[194] Átnevezést részletesebben: KOCH, PETER: *125 Jahre Internationaler Transport-Versicherungs-Verband*. Karlsruhe, 1999, Geamtverband der Deutchen Versicherngswirtschaft, 25. p.
[195] KOCH, PETER: Entwicklung der versicherungsvertraglichen Rechtsquellen in Deutschland. In Wandt, Manfred et al. ed.: *Kontinuität und Wandel des Versicherunsrechts: Festschrift für Egon Lorenz zum 70. Geburtstag*. Karlsruhe, 2004, Verlag Versicherungswirtschaft, 2004. 424. p.
[196] A *carrier* szót az amerikai joggyakorlatban időnként a biztosító megjelölésére használják, hozzátéve, hogy a fuvarozóval való összekeverhetősége miatt az *insurer* szót preferálják inkább.[196]
[197] MARGO, ROD D.: *Aviation Insurance: The Law and Practice of Aviation Insurance, Including Hovercraft and Spacecraft Insurance*. 3rd Edition. London, 2000, Butterworths, 2. p.

A *Transit Clause*-t eredetileg *Warehouse to Warehouse* klauzulaként vezették be, melynek során a biztosítók számára fontos volt, hogy késedelem nélkül fuvarozzák az árut a közbeiktatott szárazföldi szakaszon, a biztosítók korábbi gyakorlata szerint raktározás esetén megszakadt a fuvarozás. Ezt a gyakorlatot *Justice Pearson* bíró *John Martin of London* vs *Russell* (1960) ügyben hozott ítélete alapján kellett megváltoztatni.[198]

A konténerizáció kapcsán változott meg az a szabály, miszerint korábban amennyiben a rakományt a hajó fedélzetén szállították télen, az jogellenes volt.[199] Nemzetközi tapasztalatok igazolták, hogy a konténerizáció bevezetésével csökkent a rakomány tűzkockázata.[200]

Kizárt kockázatnak kellett tekinteni az *Institute Container Clause (Time)* 1/1/1987 9. záradékát, mely szerint minden konténerre kiterjed a fedezet, ami a fedélzeten a hajón, vagy a mellékletben megjelölt területi határokon belül található. Ez azt jelenti, hogy a fedezet nem terjed ki arra az esetre, amikor a konténer még a kikötőben van, vagy túllépi a területi határokat. Abban a pillanatban, hogy a konténer ismét a területi hatály alá tartozik, úgy azonnal kiterjed rá újból a biztosítási fedezet.[201]

Kialakultak a kombinált, fuvareszközre és rakományra egyaránt fedezetet nyújtó biztosítások, pl. *The Institute of London Underwriters Companies Combined Policy (Hull + Cargo)*.[202]

1982. január 1. napja óta[203] modernizált intézményes záradékokat alkalmaznak a piacon, az új elnevezések *Institute Cargo Clauses A, B*, és *C*.[204] 1983-ban az SG kötvényt felváltotta a *Lloyd´s Marine Policy (MAR)*, valmint a hasonló *Institute of London Underwriters Companies Marine Policy*.[205]

---

[198] GOODACRE, J. Kenneth.: *Marine Insurance Claims.* 2nd Edition. London, 1981, Witherby & Co., 150. p.
[199] LOWNDES, RICHARD: *A Practical Treatise ont he Law of Marine Insurance*. London, 1881, Stevens and Sons, 96. p. Wilson v. Rankin. L. R. 1 Q. B. 162.
[200] BANNISTER, J. E.: Containerisation and Marine Insurance. *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 5. (1973-1974), 468. p.
[201] SOYER, BARIS: Classification of terms in marine insurance contracts in the context of contemporary developments. London. In Rhidian Thomas ed.: *Marine Insurance: the law in transition*, 2006, Informa, 115. p.
[202] DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th edition. London, 1975, Witherby & Co., 231-235. p.
[203] Az 1982 előtti klauzulák reformját az UNCTAD generálta: PAVLIHA, MARKO: *Overview of Marine Insurance Law*. International Maritime Organization (IMO) International Maritime Law Institute. Malta, 7th – 10th January 2013. http://www.dpps-mlas.si/wp-content/uploads/2012/12/Overview-of-Marine-Insurance-Law-Prof.-dr.-Marko-Pavliha.doc (2017. január 31.) 19. p.
[204] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 240. p.
[205] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 239. p.

III.2. A szállítmánybiztosítás hazai története

III.2.1. A hazai biztosítási jog kezdetei

Az egyik legrégebbi fennmaradt eredeti biztosítási dokumentum az akkor hazánkhoz tartozó Szepességből a szepességi kölcsönös tűzkárbiztosító intézet statútuma, valamint az ahhoz kapcsolódó 1747-es városi rendelet, mely szerint „tűzkár esetén a tulajdonos az elpusztult építményének teljes értékét megkapja, viszont 10 tallér büntetést fizet minden háztulajdonos, ha nem tart állandóan készenlétben 2 tűzicsákányt, 1 hordót tele vízzel, bőrből készült vízvedret és kézifecskendőt."[206] A fenti szabály nem csupán a lakóingatlanok, hanem a gazdasági épületek, műhelyek, raktárak és a bennük őrzött ingóságok védelmét is szolgálta.

A biztosítási kötvény régi magyar elnevezése bátorságosító levél volt, mely arra utalt, hogy a felek a biztosítás eszközével védték saját gazdasági helyzetüket a különböző veszélyekkel szemben.[207] Azért hívták Révkomáromban és máshos is bátorságosításnak a biztosítást, mert rájöttek, hogy a biztosító fedezetvállalása az embekeret kereskedésre bátorítja.[208]

A tengeri fuvarozásra a francia *Code de Commerce* rendelkezéseit kellett alkalmazni.[209] A francia *Code de Commerce* mellett a káresetek bejelentésére (a hajós igazolásra) a tengeri biztosítási jog forrásaként említendő az 1774-es *Editto polytico di navigatione mercantile* is.[210]

A tengeri veszélyek közül a leggyakrabban előforduló biztosítási események a francia *Code de Commerce* 350. §. szerint a zivatar *(tempête)*, a hajótörés *(naufrage)* a megfeneklés *(échouement)* a nem vétkes hajóösszeütközés *(abordage fortuit)* a kénytelenitett út-irány, utazás vagy hajóváltoztatás *(changemens forcés),* tengerbe vetés *(jet)*, a kiütött tűz *(feu)* a zsákmányolás *(prise, Kaperei)*, a tolvajás *(pillage)*, a hajónak közhatalom által való

---

[206] VADNAI BÉLA: *Verespataktól Lőcséig*. *(A magyar biztosítás története a XIX. századig)* Budapest, 1942, Országos Közművelődési Tanács, 44. p.
[207] GRÓH ISTVÁN: *A biztosítási szerződés és a biztosítási kockázatviselés kezdete és vége*. Budapest, 1940, A Magyar Biztosítástudományi Társulat Kiadása, 1940. [előszó: Kuncz Ödön], 7-8. p.
[208] *A Triesti Általános Biztosító Társaság és a biztosítási intézmény 100 éves története Magyarországon* : *1831 - 1931*. Budapest, 1932, Atheaneum. [előszó: Lugos János], 16. p.
[209] KUNCZ ÖDÖN: *A magyar kereskedelmi- és váltójog tankönyve*. Budapest, 1938, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 496. p.
[210] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengeri biztosításokról és azok megkötéséről*. Pécs, 1900, Püspöki Lyceumi Nyomda, 10. p.

letartóztatósa *(arrêt par ordre de puissance)*, a háborúüzenet *(déclaration de guerre)* és más *repressáliák.*[211]

Az 1774. április 25-én kelt *Editto politico di navigazione mercantile* 42. § „a rakománytárgyaknak a kártékony álapotoktól való megőrzése végett még azt is elrendelte, hogy a parancsnoknak gondja legyen arra is, hogy a hajóban macskák is legyenek."[212]

GROSSCHMID is egyetértett abban, hogy a tengerjogi ügyekre az 1871. szept 14. m. kir. ministerelnöki, igazságügyministeri és horvát báni egyetértőleges rendelet (a fiumei kir. tszék felállítása és hatósága tárgyában) 11. §. alapján a *Code de Commerce* és az *Editto politico di nacigazione mercantile* vontkozott, hangsúlyozva, hogy „Ausztria nem rendelkezett joghatósággal magyar tengerparton ilyen jogterületen."[213]

A „szokásjog szabályozta állapot állott fenn akkor is, midőn Mária-Terézia Fiumét 1776-ban Magyarországnak adományozván, Magyarország ujkori tengeri kereskedelmének alapját megvetette. A Mária-Terézia féle ausztriai tengerjogi szabályzatát természszerüleg alkalmazást nyert Fiume és egyáltalán az egész magyar-horvát tengermellék keresk. tengerészetében is. Minthogy […] Fiume, Horvátország tengermelléki része és Dalmácia is rövid idöre (1809-1814) szintén francia uralom alá kerültek : annálfogva természetesnek kell találni azt is, hogy a magyar fiumei és társországi keresk. tengerészetben is a francia Code de com. szintén szokásjogforrás lett."[214]

MUTSCHENBACHER VIKTOR szerint a biztosítási jog a kereskedelmi jog külön részét képezi.[215]

A Kt. 493. §. 1. bek. szerint a tengeri, valamint a szárazföldi fuvarozási biztositás is magát a járműt (hajót, kocsit) fenyegető veszélyre is szólhat, azonban ebben az esetben a Kt. a fuvarozási biztosításról szóló sajátosos rendelkezései nem alkalmazandóak. [216]

NAGY FERENC a szokásjogi átvételt illetően kifejti, hogy „Idővel a *Code de commerce* alkalmazása annyira szokássá vált, hogy azt valósággal szokásjogilag recepiáltnak lehetett tekinteni. Tényleg ezen jogalap az a melyre annak érvényben léte a magyar és osztrák tengerpart

---

[211] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A biztosítási kötvény s a biztosítási záradékok. Tanulmány a tengeri biztosítási jog köréből*. Pécs, 1904, Püspöki Lyceumi Nyomda, 39. p.
[212] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A hajóparancsnok jogi állása. Tanulmány a tengerjog köréből*. Pécs, 1905, Püspöki Lyceumi Nyomda, 21. p.
[213] GROSSCHMID BÉNI: *Magánjogi tanulmányok, tervezetek és kisebb dolgozatok főként az öröklési, kereskedelmi és családi jog köréből*. 1. kötet. Budapest, 1901, Politzer, 7. p.
[214] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengerjog fogalma, forrásai és jogi természete. Tanulmány a tengerjog köréből*. Pécs, 1908, Madarász Béla könyvnyomdája, 21-22. p.
[215] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A biztosítási kötvény s a biztosítási záradékok. Tanulmány a tengeri biztosítási jog köréből*. Pécs, 1904, Püspöki Lyceumi Nyomda.18. p.
[216] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 655. p.

utóbb említett részében úgy a tengerészeti hatóságok mint a biróságok részéről alapíttatik s melynek alapján mint kötelező jogforrás a trieszti és fiumei tengerészeti hatóságok által olasz és német nyeven 4 kötetben kiadott hivatalos tengerjogi gyüjteménybe *: Raccolta delle leggi ed ordinanze concernenti il servizio marittimo e portuale. Trieste 1883-1886* is felvétetett."[217]

Amikor 1814-ben a párizsi békekötéssel Ausztria visszakapta Velencét, a francia törvénykönyvet érvényben hagyta, szokásjogi alapon Triesztben ez lett a jog.[218]

A régi magyar kereskedelmi jogban a *Code de Commerce* 333. § alapján megengedett volt, hogy több – adott esetben különböző érdekű – biztosítást egy kötvénybe foglaljanak.[219]

Az 1878. évi XX. tc. 6. cikke szerint alkalmazandók az ausztriai tengerjogi szabályok a magyar viszonyokban is, ugyanakkor már megemlíti a korszerű magyar tengeri magánjog kialakításának tervét is.[220] Mária Teréziáig csak szokásjog szabályozta az osztrák és magyar tengerjogot az 1774-es *Editto polytico di navigatione mercantile austriaca* kibocsátásáig.[221]

A magyar törvényhozás különösen a tengeri kereskedelmi hajók köbözéséről szóló 1871. évi XVI. t. cz.-ben szólt a tengeri hajózás feltételeiről.[222]

A nem tengeri szállítmánybiztosításra Kt. a vonatkozott, amely viszonylag részletesen szabályozta ezt a jogintézményt.[223] Fontos megemlíteni, hogy már a Kt. kodifikációja során számos érdekes jogdogmatikai és terminológiai vita bontakozott ki[224].

A Kt. szövegezése során a 499. cikk szövegében (véglegesben 468. §) az eredeti tervezetben bárcza szó szerepelt, később az elterjedtebb kötvény szót fogadták el.[225]

MUTSCHENBACHER VIKTOR még étvizedekkel a Kt. elfogadása után is több kifejezésben bírálja a német eredetű kifejezéseket.[226]

---

[217] NAGY FERENC: Magyar tengerjog. In Pauer Imre szerk.: *Értekezések a társadalmi tudományok köréből*. 11. kötet. Budapest, 1897, Magyar Tudományos Akadémia. [Székfoglaló értekezés], 388. p., Curia 5695/80., 3692/84., 7903/88. sz. határozatai.

[218] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengerjog fogalma, forrásai és jogi természete. Tanulmány a tengerjog köréből*. Pécs, 1908, Madarász Béla könyvnyomdája, 20. p.

[219] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A biztosítási kötvény s a biztosítási záradékok. Tanulmány a tengeri biztosítási jog köréből*. Pécs, 1904, Püspöki Lyceumi Nyomda,12-13. p.

[220] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 30. p.

[221] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengerjog fogalma, forrásai és jogi természete. Tanulmány a tengerjog köréből*. Pécs, 1908, Madarász Béla könyvnyomdája, 19-20. p.

[222] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 29. p.

[223] Kt. 493-497. §§.

[224] A Kt. biztosítási szabályaira részéetesebben lásd: VERMES ATTILA: Fejezetek a kereskedelmi jog történetéből. In VERESS EMŐD szerk.: *Kolosváry Bálint Emlékkötet*. Kolozsvár, 2015, Erdélyi Református Egyházkerület, 367-375. p.

[225] KILÉNYI HUGO: *Kereskedelmi Törvényjavaslat és a tárgyalására egybehivott értekezlet jegyzőkönyvei*. Budapest, 1875, Löwinger. 411-412. p. LXI. ülés, 1874. április 14.

[226] „A fuvar szóra, melyyből mint tőszóból a »fuvarozás«-t, a „fuvarozó«-t, »fuvardij«-at faragták, kifogásom, hogy nem magyar, hanem a magyar nyelvbe becsempészett német eredetű szó : „die Fuhre«. Van nekünk erre tiszta magyargyökü kifejezésünk : a »szállitás«, »szállitmány«, stb. A „»száll« (repül, halad) gyökből képezve volna a »fuvarozás« szállitás, a »fuvarozó« szállitó, a »fuvardij« pedig »szállitási dij«." MUTSCHENBACHER

A Kt. törvénytervezetének vitájánál többet kifogásolták a „kedvezményezett" szó alkalmazását, mivel az csak életbiztosításnál szerepel, azonban ezzel szemben többen előadták, hogy kárbiztosításnál is biztosítható harmadik személy, pl. fuvarozott árut is biztosíthatja a fuvarozó harmadik szemény javára is, ez éppúgy kedvezményezettnek minősül, s így a kedvezményezett szó bent maradt a tervezetben.[227]

A Kt. kodifikációs jegyzőkönyvei foglalkoznak a kedvezményezett fogalmával a 494. cikk (véglegesben 463. czikk) kapcsán, a kedvezményezett fogalmához az előadó javasata: „Az ki a hátrány megtéritésére kötelezi magát: biztósitónak, - az kinek javára a kártérités kiköttetik: kedvezményezettnek, s ez utóbbi, ha a szerződést maga köti, biztositottnak neveztetik."[228]

A Kt. tervezete szerint a biztosítási címe nem terjed ki tengeri károk biztosítására, sőt az egész Kt. hatálya nem terjedt ki a tengerészeti magánjogra, elismerve, hogy a tengeri károk elleni biztosításra speciális szabályok indokoltak.[229]

A túlbiztosítással kapcsolatban a 493. czikk 1. kikezdés vonatkozásában a kodifikáció során az alábbi hangzott el: „Inditványoztatott, hogy vétessék fel oly intézkedés, mely szerint a vitelezett áruknál a várandó nyeremény (lucrum cessans) is biztositható legyen. Indokolásul ez inditvanynak elemlittetett, hogy mi által sem igazolható azon felfogás mely vitelezett áruknál a várandó nyeremény biztositását tulbiztositásnak tekinti, minthogy ezen nyereményt teljes bizonyossággal lehet kimutatni. Másrészt továbbá gyakorlati akadály sem forog fen, mivel a várandó nyeremény bizonyos tételekben már előre megállapitható és ennélfogva a dij is bizonyos mérték szerint fizettetik.

Az értekezlet többsége oda nyilatkozva, hogy ugyancsak a várandó nyeremény is biztositható legyen, kétség merütl fel az iránt, valjon ezen nyeremény alatt bizonyos már előre megállapitott összeg vagy csak azon érték legyen-e érthető, melylyel a tárgy az esemény bekövetkeztekor rendeltetése helyén birt volna. Szavazás alkalmával a többség ez utóbbi álláspontot fogadt el."[230]

VIKTOR: *Magyar tengeri magánjog. A Dr. Nagy Ferenc által készített „Törvényjavaslat a tengeri magánjogról" cimü törvénytervezet ismeretése és észrevételezése*. Budapest, 1901, Markovits és Garai Könyvnyomdája, 7. p.

[227] KILÉNYI HUGO: *Kereskedelmi Törvényjavaslat és a tárgyalására egybehivott értekezlet jegyzőkönyvei*. Budapest, 1875, Löwinger, 406-407. p.

[228] LX. ülés, 1874. április 11. KILÉNYI HUGO: *Kereskedelmi Törvényjavaslat és a tárgyalására egybehivott értekezlet jegyzőkönyvei*. Budapest, 1875, Löwinger, 405. p.

[229] LXV. ülés, 1874. április 23. KILÉNYI HUGO: *Kereskedelmi Törvényjavaslat és a tárgyalására egybehivott értekezlet jegyzőkönyvei*. Budapest, 1875, Löwinger, 441. p.

[230] II. olvasat 1874 december 7. KILÉNYI HUGO: *Kereskedelmi Törvényjavaslat és a tárgyalására egybehivott értekezlet jegyzőkönyvei*. Budapest, 1875, Löwinger, 497. p.

A fuvarozási (eredetileg vitelezési) károk elleni biztosításnál is a korabeli német kereskedelmi törvény tengerészeti könyvét idézték, miszerint a vitelbér és más költségek is biztosíthatók.[231]

A rendeltetési hely értékének biztosíthatóságát „az Ért. vette fel a második olvasásnál, nem találván indokoltnak azt a felfogást, mely az áremelkedés biztosítását túlbiztosításnak tekinti."[232]

A Kt. bevezetését követően letelepedési engedélyt kért többek között a Berlini Általános Vasúti Biztosító Társulat, a Rajna Westfáliai Lloyd Szállítmánybiztositási R. T., a Merkur Tranportversicherungs-Gesellschaft, Bécs,[233] 1902-ben a Frankfurti Szállítmány-, Baleset-,és Üvegbiztosító Részvénytársaság, a Norddeutsche Transportvesicherungs-Aktiengesellschaft, 1910-ben a Württembergi szállítmánybiztosító Részvénytársaság.[234]

Hazánkban a Kt. a kereskedelmi ügyletek között már foglalkozott a biztosítási ügylettel, megkülönböztetve kárbiztosítást (ezen belül tartalmilag szállítmánybiztosítást is), életbiztosítást és viszontbiztosítást, azonban felelősségbiztosítással csak a törvény jogtudományi kommentárjai foglalkoztak, jogszabályi szinten csak a Ptk. vezette be a felelősségbiztosítás fogalmát. A XIX. század végén a munkások betegség, rokkantság és öregség esetére szóló vagyoni védelmének törvényi szabályozásával a magánbiztosításról levált az ún. társadalombiztosítás, mellyel a továbbiakban nem foglalkozom.

A Kt. sem a biztosítás, sem a biztosítási szerződés definícióját nem adta meg, csupán a kárbiztosítási ügyletet, az életbiztosítást és a viszontbiztosítási ügyletet definiálta.

A Kt. tartalmazta mind a kereskedők jogállására (a kereskedelmi jog „statikája)", mind pedig a kereskedelmi ügyletekre (a kereskedelmi jog „dinamikája") vonatkozó szabályokat.

A kereskedelmi ügyleteket meg lehet határozni mind a szerződés jellege, mind pedig a szerződést kötő felek személye alapján, a Kt. mind a két megoldást alkalmazta. A biztosítások elvállalását, utasok vagy javak tengeri fuvarozásának elvállalását és a hajókölcsönök kötését fogalmilag kereskedelmi ügyletnek tekintette, ide tartozott továbbá az állampapírok,

---

[231] LXV. ülés, 1874. április 23., KILÉNYI HUGO: *Kereskedelmi Törvényjavaslat és a tárgyalására egybehivott értekezlet jegyzőkönyvei*. Budapest, 1875, Löwinger, 437. p.

[232] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 482. p. 6. lábj.

[233] *A Triesti Általános Biztosító Társaság és a biztosítási intézmény 100 éves története Magyarországon* : *1831 - 1931*. Budapest, 1932, Atheaneum. [előszó: Lugos János], 73. p.

[234] *A Triesti Általános Biztosító Társaság és a biztosítási intézmény 100 éves története Magyarországon* : *1831 - 1931*. Budapest, 1932, Atheaneum. [előszó: Lugos János], 191. p.

részvények és más kereskedelmi forgalom tárgyát képező értékpapírok vétele vagy más módon történő megszerzése.

A bank- és pénzváltói ügyletek, bizományi szállítmányozás és fuvarozási ügyletek, valamint a személyfuvarozás és közraktári ügyletek, továbbá a kereskedelmi ügyletek közvetítése csak akkor minősült kereskedelmi ügyletnek, ha iparszerűleg köttettek.

A fentieken túl a kereskedő kereskedelmi üzlete folytatásához tartozó ügyletei is kereskedelmi ügyletnek minősültek, sőt vélelem szólt amellett, hogy kétség esetén a kereskedő által kötött szerződés a kereskedelmi üzlet folytatásához tartozik.

A kereskedelmi ügyletek közös szabályai között mondta ki a Kt., hogy azok „felén tuli sérelem" miatt nem támadhatók meg, azaz a fenti szabály nem csupán a biztosítási szerződésre és az értékpapírügyletre vonatkozott, hanem az összes kereskedelmi ügyletre.

Szintén a kereskedelmi ügyletek közös szabályai között találjuk azt az értelmezési alapelvet, mely szerint „A cselekvények és mulasztások jelentőségének és joghatályának megítélésénél tekintettel kell lenni a kereskedelmi forgalomban elfogadott szokásokra és gyakorlatokra."[235]

A Kt. értelmében a biztosítási kötvény (amennyiben rendeletre szólt) értékpapírnak minősült, hiszen a tengeri hajósok elismervényei, a fuvarozók rakjegyei és a hajókölcsönlevelek mellett a biztosítási kötvényre[236] is ugyanolyan értékpapírjogi átruházási szabályokat írt elő.[237] A Kt. 295. § a forgatmányozás szabályait rendeli alkalmazni a a tengeri hajók elismervényeire, a fuvarozók rakjegyeire, a hajókölcsönlevelekre és a biztosítási kötvényekre abban azesetbe n, ha rendeletre állították ki őket.

A Kt. a kötvény visszaadásának kötelezettségét kizárólag a vagyonbiztosítások körében említette,[238] ott is csupán teljes kár esetén, részkárnál nem.

A Kt. eredetileg a kárbiztosításokra nézve definiálta a biztosítási kötvényt, és az életbiztosításoknál csak néhány utaló szabályból következtethetünk annak létére. Az életbiztosítási szerződésről szóló rész 506. §-a ugyanis alkalmazni rendel néhány szakaszt a kárbiztosítási szerződésekre vonatkozó szabályok köréből[239], és a felhívott 468. § teszi

[235] Kt. 267. §.
[236] „Ez következik a kötvény értékpapírjogi minőségéből.", GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 471. p. 16. lábj.
[237] Kt. 295. §.
[238] Kt. 482. §.
[239] 506. § „A 465., 467., 468., 473., 474., 475., 483., 486. és 487. §. határozatai, a mennyiben a jelen fejezetben eltérő intézkedések nem foglaltatnak, a dolog természetének megfelelőleg az életbiztositásokra is alkalmazandók."

egyenértékűvé a biztosítási kötvényt az írásbeli szerződéssel, valamint további utaló szabállyal[240] egyértelműsíti a kárbiztosítási kötvényekhez képest az életbiztosítási kötvények kötelező tartalmi kellékeit. A korabeli szerződéses gyakorlat ugyanakkor jellemzően élt a kötvénykibocsátás[241] lehetőségével, amit a levéltárakban, antikváriumokban és numizmatikai üzletekben fellelhető kötvények sokasága igazol.

A Kt. 468. § értelmében biztosítási jogviszony kötvény és írásbeli szerződés nélkül is létrejöhetett, ha a biztosítási ajánlatot a biztosító könyvébe bevezették. A klasszikus, biztosító hallgatásával létrejövő szerződések esetében 48 órányi „hallgatás" után jött létre a biztosítási jogviszony, az ajánlat elküldését vagy átadását követő napon déli 12 órakor.[242]

A biztosítási szerződés biztosító hallgatásával való létrejövetele szinte „vörös posztó" a biztosítók szemében. Nem szabad elfeledkezni azonban arról, hogy XIX. századi Kt. is ismerte ezt a jogintézményt, ráadásul a Kt. 468. §-a nem 15 napot, hanem csupán 48 óra válaszadási időt hagyott a biztosítónak![243] A Kt. 463. § bírói joggyakorlata szerint a biztosítási érdek nélküli biztosítási szerződés érvénytelen.[244]

A régi kereskedelmi jog alapján „biztositott lehet a tulajdonoson kívül különösen: 1. a bérlő és a haszonbérlő ; 2. minden birlaló, a ki a dolog veszélyét viseli, igy nevezetesen : a szállitmányozó, a fuvrozó és közraktár ; 3. a haszonélvező ; 4. a hitelező, kinek követelése zálog- vagy megtartási jog alapján, vagy habár csak tényleg valamely meghatározott dolog által van bíztositva."[245]

Előre egyedileg meg nem határozott vagyoni érdekekre lehetett kötni az általános biztosítást *(Generalversicherung)*, melynek egyik fajtása az átalánybiztosítás *(Pauschalversivherung)*, a másik fedik a folyókötvény *(Versicherung mit Laufender Polizze)*. Előbbinél az érdekek valószínű értéke és a veszély valószínűsége alapján kalkulálnak díjat, külön egyedi szerződéskötés nem szükséges, utóbbinál a biztosított által vagy részére fuvarozott áruk biztosítottak egy bizonyos időszakon belül, a biztosítási összeg erejéig.[246] A Kt.

---

[240] Kt. 500. §
[241] KOHNER ARTHUR: A biztositasi szerződésből eredő jogok engedményezése. *Kereskedelmi jog*, 1909, 17. sz., 350. p.
[242] BECK HUGÓ: A biztositási ügylet érvényessége és a biztosítás kezdete. *Jogtudományi Közlöny,* 1896. 51. sz. 408. p.
[243] A 48 óra számítására l. a Cur. 514/83. Dt. IX. 289. ítéletét, idézi BARNA IGNÁCZ: *Kereskedelmi törvény (1875 : XXXVII. T.-CZ.) A M K. Curia, A fennállott Legfőbb Itélőszék és Semmitőszék és a Budapesti K. Itélő-tábla elvi jelentőségű határozataival*. Budapest, 1886, Révai, 299. p.
[244] Budapesti Királyi Itélő-tábla. 5252/82. Döntvénytár. II. 358., BARNA IGNÁCZ: *Kereskedelmi törvény (1875 : XXXVII. T.-CZ.) A M K. Curia, A fennállott Legfőbb Itélőszék és Semmitőszék és a Budapesti K. Itélő-tábla elvi jelentőségű határozataival*. Budapest, 1886, Révai, 293. p.
[245] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 625. p.
[246] KLUPATY ANTAL: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. 2. kötet. Második kiadás. Budapest, 1901, Athenaeum, 425-426. p.

alapján **általános biztosításnak** hívták, amikor a kereskedő egy szerződéssel biztosította egy évben fuvarozás veszélyei ellen az általa feladott, vagy neki küldött árukat.[247]

A régi magyar magánjogban **kötvénybeváltásnak** hívták azt az esetet, amikor a kiállított kötvény kiszolgáltatása mellett fizették meg a biztosítási díjat, vagy annak egy részét.[248]

NAGY FERENC megkülönbözteti a biztosítás tárgyát, melyen vagyoni érdeket ért, és a biztosított dolgot, melyen valamely biztosítási esemény bekövetkezhet.[249]

„A kárbiztosítási ügylet akkor is érvényes, ha az illető esemény csak alanyilag, azaz csak a szerződő felek, szabatosabban azon fél tudomása szempontjából bizonytalan, kinek az esemény be- vagy be nem következése érdekében fekszik.”[250]

A díjfizetési kötelezettség a biztosítottat terheli, azonban ha a szerződést az ún. szerződő fél köti, utóbbi főkötelezettségéről van szó. Az első díj vonatkozásában utalok a szerződés hatálybalépésével kapcsolatban elmondottakra, a későbbi díjak annak az időszaknak az első napján esedékesek, amelyre a díj vonatkozik.

A közlési kötelezettség a biztosítási ajánlat kitöltésére vonatkozik, a biztosító írásban feltett kérdéseire való, valóságnak megfelelő válaszadási kötelezettséget írja elő, természetesen nem vonatkozik a szerződő (biztosított) előtt ismeretlen olyan körülményre, amelyet nem is kellett ismernie.

A változásbejelentési kötelezettség hasonló a közlési kötelezettséghez, de a szerződéskötést követően beállt lényeges változásokra vonatkozik.

Közös szabály a közlési és változásbejelentési kötelezettségnél, hogy megszegése esetén főszabályként a biztosító teljesítési kötelezettsége nem áll be, kivéve, ha sikerül bizonyítani, hogy az elhallgatott körülmény nem hatott közre a biztosítási esemény bekövetkezésekor, vagy a körülményt a biztosító ismerte (a bizonyítási teher a szerződőé).

A bejelentési és adatszolgáltatási kötelezettség keretében a biztosítási esemény bekövetkezését a szerződőnek kell bejelentenie a szerződésben meghatározott határidőn belül és módon, neki kell bizonyítania a bekövetkezett kár összegét, tehát az igénye jogalapját (pl.

---

[247] KLUPATY ANTAL: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. 2. kötet. Második kiadás. Budapest, 1901, Athenaeum, 425. p.
[248] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 453. p.
[249] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 624. p.
[250] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 622. p.

tűzkár esetén a tűzoltóság tűzvizsgálójának jelentése, lopáskár esetén minimum a rendőrségi feljelentés bemutatása) és összegszerűségét alátámasztó adatokat is neki kell szolgáltatnia.

A XIX. században olyannyira elterjedt volt a biztosítási csalás, hogy a Csemegi-kódex önálló tényállásként említe. A **biztosítási csalás** száz pengő alatt vétségnek minősült a törvény definíciója szerint: „Tekintet nélkül az okozott kár összegére, bűntettet képez a csalás: ha valaki azt, saját biztositott vagyonának megsemmisitése vagy megrongálása által követi el."[251]

BECK HUGÓ szerint az életbiztosítás összetett ügylet, mely takarékpénztári és biztosítási elemeket is hordoz.[252]

NAGY FERENC a XIX. századi jelentős kárbiztosítási módok közül a tűzkárbiztosítást, a jégkárbiztosítást, valamint a fuvarozási biztosítást, emelte ki, utóbbi a fuvarozott árukra és a fuvarozásból eredő veszélyekre nyújt fedezetet.[253]

Épületek tűzkár elleni biztosítása esetén a régi kereskedelmi jogban sajátos kielégítési elsőbbségi jogosultság illette meg a biztosított jelzálogos hitelezőit. Választásuk szerint vagy a biztosítási összegre tarthattak igényt, vagy követelhették azt is, hogy a biztosító szolgáltatását vegyék zár alá, és fordítsák a leégett épület helyreállítására.[254]

„A mi a fuvarozási biztositást illeti, mely alatt a tengeri fuvarozás kizárásával egyedül a szárazon, folyókon vagy belvizeken fuvarozott árúk értendők". [255]

A Kt. szerint a fuvarozott áruk értékéhez hozzászámítandó a biztosítási díj, a rakodási és fuvarozási költségek, a vámkiadások, és a rendeltetési helyre továbbításhoz szükséges egyéb költségek. A biztosítási kötvényben jogszerűen lehetett 10% remélt áramelkedést biztosítani. A Kt. szerint a fuvarozási biztosítás főszabályként **összkockázatú**, csak azok az események kizártak, amelyeket ekként a szerződés egyértelműen megjelöl. A fedezet kiterjedt az átrakodás, valamint a raktározás idejére is, kivéve, ha kifejezetten egy kijelölt hajón történő fuvarozásra szerződtek.

„Hogy miért biztositható bár csak a reménylett áremelkedésben fekvő vesztett haszon a fuvarozási biztositásnál, holott más biztositásoknál az ki van zárva, az azzal függ össze, hogy a

[251] 1878. évi. V. törvénycikk a magyar büntetőtörvénykönyv a büntettekről és vétségekről 382. §. A példa a pengő bevezetése, 1927. január 1. utáni.
[252] BECK HUGÓ: *Tanulmányok a biztosítási jogból: különös tekintettel a magyar biztosítási törvényre*. Budapest, 1891, Grill, 70. p.
[253] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 649. p.
[254] 1881. évi LX. t. cz. a végrehajtási eljárásról 66. §.
[255] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 654-655. p.

fuvarozási biztositásnál egyedül az árú feladáskori értéke képezheti a biztositási összeg alapját, míg más biztositásnál a biztositás tartama alatti későbbi érték felvétele kizárva nincs."[256]

A Kt. szerint a biztosítás fennmaradt a le- és átrakodás ideje alatt is, részben azért, mert az a fuvarozás teljesítéséhez szükséges volt, részben pedig ez a biztosító érdekében is történt.[257]

A biztosító nem felelt a kárért, ha indokolatlanul a közönségestól eltérő közlekedési módot választottak, vagy ha a biztosított az áru feladását szükségtelenül késleltette. Úgyszintén hiányzott a biztosító teljesítési kötelezettsége egy hónapot meghaladó késedelem esetén, vagy ha a címzett késedelembe esett az átvétellel, vagy kármegállapítás nélkül vette azt át, kivéve a kívülről fel nem ismerhető hiányosságokat. [258]

Noha a biztosítás tartalmát rendszerint naptár szerint állapítják meg, fuvarozási biztosításnál az utazás kezdete és befejezése rendszerint a biztosítás időtartama.[259]

A terminológiát illetően kijelenthető, hogy noha a Kt. a fuvarozási biztosítás elnevezést alkalmazta, azonban a korabeli jogtudományi művek szerzői egyértelművé tették, hogy „A fuvarozás veszélyei ellen biztosítást vehet a feladó (tulajdonos, bizományos, szállítmányozó), vagy az áruért felelős fuvarozó."[260]

A korabeli jogirodalomben teljes egyetértés volt abban, hogy szállítmánybiztosítást minden jogszerű biztosítási érdekkel rendelkező személy köthetett, ideértve a feladó tulajdonost, bizományost, szállítmányozót, valamint a feladót is. A fuvarozói biztosítási érdek indoka, hogy felelőssége korlátozott vagy kizárt lehet. [261]

KLUPATY ANTAL külön kiemeli, hogy a más javára kötött biztosítás egyik iskolapéldája, amikor szállítmányozó, a fuvarozó, a bizományos a tulajdonos, az eladó a vevő érdekében köt biztosítási szerződést.[262]

---

[256] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 655. p.
[257] KLUPATY ANTAL: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. 2. kötet. Második kiadás. Budapest, 1901, Athenaeum, 483. p.
[258] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 654-655. p.
[259] KUNCZ ÖDÖN: *A magyar kereskedelmi- és váltójog tankönyve*. Budapest, 1938, Grill Károly Könyvkiadóvállalata. 441. p.
[260] KUNCZ ÖDÖN: *A magyar kereskedelmi- és váltójog tankönyve*. Budapest, 1938, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 481. p.
[261] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill., 481. p.
[262] KLUPATY ANTAL: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. 2. kötet. Második kiadás. Budapest, 1901, Athenaeum, 437. p.

Biztosított lehet „a bizományos, szállítmányozó, fuvarozó, közraktár, általában mindenki, kire a dolog feletti felügyelet és gondozás bizva van és ki azért a dolgot minden külön megbizás nélkül biztosithatja.”[263]

KUNCZ ÖDÖN a biztosítási kockázat megjelölést tartotta megfelelőnek, noha a Kt. „meghatározott eseményről” beszélt, THIRRING LAJOS kereskedelmi törvénytervezete 1473. §-a biztosítási esetről *(Versicherungsfall)* szól, ezen felül használatos volt a veszély *(Gefahr),* bizonytalan esemény *(ungewissene Tatsache)* szó is.[264]

„A szárazon, folyókon vagy belvizeken fuvarozott árúk biztosíthatók azon teljes értékben, melylyel a feladás helyén és idejekor birnak. Ezen értékhez számíthatók a biztosítási díjon kívül a rakodási és fuvarozási költségek, melyek az árúnak a rendeltetés helyére beérkeztéig felmerülhetnek.”[265]

A folyami (belvízi) szállítmánybiztosítás definícióját a régi magyar magánjogban ekként adták meg: „A biztosító oly károkért szavatol, melyek a biztosított árukat a jármű hajótörése, zátonyrajutása, elsüllyedése, felborulása, jégzajlás, tűz vagy villámcsapás folytán, avagy bármely más magasabb erőhatalmi jellegű hajózási (nautikai) avagy elemi esemény (casus fortuitus major) folytán, valamint amelyek a gőzhajókra berakott árukat a gőzkazán felrobbanása folytán érhetik, azonban a biztosítás csak a biztosított árukban okozott valóságos anyagi károkra terjed ki, vagyis nem fedezi azokat a járulékos károkat, melyek a baleset bekövetkezte után, az áru továbbszállításának késedelméből származnak.”[266]

Már a XIX. században foglalkoztak a biztosított esetleges közrehatásával a biztosítási esemény bekövetkeztében: „K. T. 477. §. 2. bek. A biztositott vétkességének bizonyitása az általános elvek szerint a biztositot terheli. Érvényesnek tekintendő azonban azon szokásos kikötés, hogy a biztositó csak akkor köteles a kárt megtériteni, ha a biztositott hatósági ártatlansági bizonyitványt mutat fel.”[267]

Szintén felmerült a biztosítási összeg bírósági végrehajtás alá vonhatóságának kérdése a legmagasabb bírói fórumon: „Másrészt a biztosító bárcza önmagában, mint a biztosító és a biztosított között egy harmadik, a kedvezményezett javára («*in favorem tertii*») kötött ügyletről

[263] A szállítmányozóra nézve: c. 1622/95 sz. ítélet (D. LXIX. 228.), GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill,414. p.

[264] KUNCZ ÖDÖN: Az állam és a biztosítás, 1917. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai] 618. p.

[265] Kt. 493. §.

[266] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 640. p.

[267] V. ö. Legfőbb Ítélőszék. 1879. október 13-án 595. sz. a. kelt. hat. (Döntvénytár XXIV. 80. l.), NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 642. p.

szóló elismervény, s e szerint a forgalomnak nem tárgya és nem meghatározható értékű dolog, foglalás tárgya nem lehet."[268]

A régi kereskedelmi jogban a szállítmányozó csak a rendes kereskedelmi szokás szerint volt köteles szállítmánybiztosítási szerződést kötni a biztosítási díjak mértékére is figyelemmel, „extravagáns" biztosítást csak akkor volt köteles kötni speciális kockázatokra, ha *ad hoc* merültek fel rendkívüli körülmények.[269]

A *contra preferentem* szabályát ha más megszövegezésben is, de tartalmailag a régi magyar kereskedelmi jog is ismerte. Ha a biztosítás közvetett tárgyát „kenderkészlet és más bármilyen nemü szállitmányozási áru" képezte, úgy a bírói gyakorlat értelmében nem csupán a szállítmányozott áru, hanem a biztosított magántulajdonát képező kenderkészlet is biztosított volt, tekintettel arra, hogy a „biztositási kötvénynek homályos szövege az azt kiállító biztositó-társaságnak hátrányára értelmezendő."[270] Sok esetben jogvitát szült a biztosítási szerződés nyelvezete, megfogalmazása is, de korát megelőző módon a Curia kimondta, hogy „Homályosan szerkesztett bizt. feltételek a bizt. társ. terhére és a biztositottra nézve kedvezőbb értelemben magyarázandók (Curia 721/1884.)" [271]

A rakomány megóvásának érdeke sok esetben összeütközésbe került a fuvarozók költségtakarékossági, magasabb haszonkulcsra törekvésének érdekével, pl. az időjárási viszontagságtól kellő védelemmel rendelkező fuvareszköz megválasztása során is: „Nyitott kocsik azok, melyeknek oldalfalai részben nyitottak, továbbá azok is, melyek szikrák, átnedvesedés és lopás ellen nincsenek szilárd tetőzet és kemény oldalfalakkal megvédve."[272]

A feladott áru veszélyével kapcsolatban (Kt. 344. §) GROSSCHMID kifejti, hogy „ha te nem biztosíttattad az árút, holott kellett volna, amnyiban, amennyiben ezáltal a residuum (biztosítási összeg) nem létét előidézted „vétkes" (figyelem-szegő) vagy, és fel sem szabadulsz."[273]

---

[268] Curia 1887. évi 8743. sz. ítélete, IMLING KONRÁD: *A végrehajtási törvény (1881. évi LX. törvényczikk) magyarázata*. Ötödik kiadás. Budapest, 1907, Franklin Társulat, 160. p.
[269] BOZÓKY GÉZA: A szállítmányozó biztosítási kötelezettségéről. *Kereskedelmi jog*, 1907. 19. sz. 396. p.
[270] 1895. január 11. 1622. sz. a. *Döntvénytár: a felsőbíróságok elvi jelentőségű határozatai jegyzetekkel ellátva*. 1. kötet. Budapest, 1895, Franklin Társulat. (harmadik folyam) 228. p.
[271] PAP DÁVID: *Hiteltörvények*. 4. kiadás. Budapest, 1907, Grill, 422. p.
[272] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 631. p.
[273] GROSSHMID BÉNI: *Fejezetek kötelmi jogunk köréből*. Budapest, 1932-1933, Grill, 982. p.

A **reaktiválás**[274] (akkor reactiválás) intézményét ismerte a régi magyar magánjog is: Curia 1040/1902[275], azaz nem csupán a szerződéses, hanem a bírósági gyakorlatban is elfogadottnak minősült.

A klauzula kifejezést a 19. sz. elején még „zárotska" néven magyarították.[276] A biztosítási kötvény záradékait[277] MUTSCHENBACHER VIKTOR pécsi jogakadémiai tanár, egykori igazgató a biztosítási kötvény pontozataiként is említi.[278]

A biztosított és kedvezményezett személyének szükségszerű különválása miatt VILLÁNYI LÁSZLÓ az életbiztosítási szerződést a harmadik személy javára szóló szerződések iskolapéldájának tekinti.[279]

„A legfőbb ítélőszék 399/1877 és 5463/1878, sz. itéletei szerint a biztositási feltételekben kiköthető, hogy a biztositás nem lép hatályba addig, míg a biztositott a kötvényt át nem veszi és a biztositási dijat meg nem fizeti."[280]

A Kt. idejében elegendő volt a biztosítást azon kockázatokra megkötni, melyek a küldeményt a rendes kereskedői gondosság mellett fenyegették, ugyanez érvényes a biztosító kiválasztására. A német bírói gyakorlat itt meglehetősen nagy mozgásteret engedett a szállítmányozónak, mivel elegendőnek tartotta a *culpa in eligendo* kapcsán, ha nincsenek aggályok a biztosítóval szemben (*„Bedenken nich bekannt sind"*). Sok esetben ugyanakkor a szállítmányozó jó hírneve követeli meg, hogy kiváló hírű biztosítóval szerződjön.[281]

A Kt. 493. § alapján a 10%-os reménylett áremelkedés biztosítási összegbe vonása csak akkor nem jogellenes túlbiztosítás, ha a biztosítási kötvényben külön és számszerűleg feltüntették. Biztosíthatók voltak továbbá a rakodási és fuvarozási költségek, vámkiadások is.[282]

---

[274] PRIBULA LÁSZLÓ: Automatikus kötelemszüntetés és a reaktiválás a biztosítási szerződésekben. *Gazdaság és Jog*. 2011. 5. sz. 18-19. p.
[275] PAP DÁVID: Hiteltörvények. 4. kiadás. Budapest, 1907, Grill, 428. p.
[276] KELEMEN IMRE: *Magyar hazai polgári magános törvényről írtt tanítások. Második könyv a dolgokról*. Pest, 1822, Nemes Petrózai Trattnern Tamás, 103. p.
[277] GUNTNER KONRÁD - MÉRŐ DÉNES - REITMANN JÓZSEF: *A nemzetközi szállítmánybiztosítás szabályai és gyakorlata*. Budapest, 1954, Pénzügyi Kiadó, 20. p.
[278] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A biztosítási kötvény s a biztosítási záradékok. Tanulmány a tengeri biztosítási jog köréből*. Pécs, 1904, Püspöki Lyceumi Nyomda, 10. p.
[279] VILLÁNYI LÁSZLÓ: A kötelem alanyai. In Szladits Károly: *A magyar magánjog*. Harmadik kötet. Kötelmi jog általános része. Budapest, 1941, Grill, 122. p.
[280] BECK HUGÓ: *Tanulmányok a biztosítási jogból: különös tekintettel a magyar biztosítási törvényre*. Budapest, 1891, Grill, 114. p.
[281] BOZÓKY GÉZA: A szállítmányozó biztosítási kötelezettségéről. *Kereskedelmi jog*, 1907. évi 18. sz. 371. p.
[282] RÓSA FERENC: *A magyar biztosítási törvény. magyarázata*, Budapest, 1902, Wodianer F. és Fiai, 344-345. p.

NAGY FERENC szerint az a hitelező is biztosíthatja az adós valamely dolgát a fuvarozás veszélyei ellen, aki még nem lépett a dolog birtokába.[283]

A bírói gyakorlat azonban csak *culpa lata* esetében mentesíti a biztosítót a biztosított vétkessége szankciójaként.[284]

A szárazföldi rakományokat a XX. sz. első felében régiesen tengelyfuvarszállítmányoknak hívták.[285]

A biztosítónak jogában állt kárenyhítési intézkedéseket tenni baleset esetén a biztosított nélkül is, így különösen rendelkezhetett akár a megrongálódott, akár az ép áruk továbbfuvazása iránt. Amennyibe a biztosító ezen hatalmasságával élt, úgy ez még nem jelentette a kárigény elismerését.[286]

Komolyan foglalkoztatta a korabeli jogtudományt a biztosítotti közrehajtás, valamint ennek kihatása a biztosító teljesítési kötelezettségére: „Igy Nagy Ferencz szerint, minthogy a K. T. a biztositott vétkességének foka iránt külön intézkedést nem tartalmaz, az általános elveket kell alkalmazni és pedig, ha a biztositasi ügylet a biztositottra nézve kereskedelmi ügylet, a K. T. 271. §-a ellenkező ezestben a magánjog irányadó. Hasonló nézeten van dr. Rósa Ferencz is a kereskedelmi ügylenek tekintendő biztositasra vonatkozólag, míg egyéb esetekben szerinte csak azon gondosság betartása szükséges, melyet a biztositott saját ügyeiben általában betartani szokott. Dr. Hajós Jenő szerint a biztositott a rendes kereskedő gondosságával tartozik eljárni, ha kereskedő, ellenesetben az általános magánjog irányadó.”[287]

GELLÉR SAMU szerint a Kt. 493. §. 1. bek. esetén „E költségek u. is az árú értékét növelik, a biztosított azokat az esemény bekövetkezése nélkül az árú árában megkapta volna és így a biztosítás útján csak azon értékhez jut melyhez az esemény bekövetkezése nélkül jutott volna.”[288]

„A fuvarozási biztosítás, a vele rokon tengeri biztosítással együtt, őse és alapja minden biztosításnak. A tengeri biztosítások alakították ki azokat a legfőbb jogelveket, amelyek az idők folyamán a biztosítás valamennyi ágára és fajára kiterjedtek.”[289]

---

[283] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 626-627. p.
[284] pl. Curia Rp. VIII. 5027/1906. sz..
[285] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 638. p
[286] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 347-349. p.
[287] KILÉNYI HUGO: *Kereskedelmi Törvényjavaslat és a tárgyalására egybehivott értekezlet jegyzőkönyvei*. Budapest, 1875, Löwinger, 420. p., HAJÓS JENŐ: *Magyar biztosítási jog*. Budapest, 1902, [s. n.] 99. p.
[288] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 482. p.
[289] KUNCZ ÖDÖN: *A magyar kereskedelmi- és váltójog tankönyve*. Budapest, 1938, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 466. p.

A Rév-Komáromi Hajózást Bátorságosító Társaság 1807-es megalapításának egyik indoka, hogy a német hadseregnek az emberi élelmet és a lovak takarmányát szállító gabonahajókat lóval vontatták fel a Dunán Magyarországról Bajorországig, ez még mindig gyorsabb és biztonságosabb volt, mint a tengelyfuvarozás a rossz utakon.

A régi magyar magánjogban létezett az ún. **telelési biztosítás**, melynek biztosítási eseménye a jegesedés volt, mely miatt a hajót leálltak, és veszteségek keletkeztek.[290]

A szállítmánybiztosítás ugyanakkor nem csupán tengeri, hanem folyami biztosításból is állt. A nagybecskereki Béga-burcsellások biztosító szövetsége 1847-ben jött létre, és csupán néhány évig állt, fenn, a győri kölcsönös magánbiztosító szövetség 1887-ig biztosította a folyami szállítmányokat.[291]

Győr egyre inkább a kiviteli gabonakereskedelem központjává vált. A Révkomáromi nem helyezte át központját Győrbe, a győri kereskedők pedig saját biztosítót alapítottak.[292]

A Győri Kölcsönös Hajóbiztosítónál (Győri Kölcsönösen Biztosító Társulat) győri kereskedők biztosították árujukat kölcsönösen, forgalmát a vasutak kiépítése jelentősen csökkentette.[293]

„Míg Győr a gabonakereskedelem központja volt, a tagok száma és a dijbevétel is, elég magas volt. A vasutak kiépülése azonban nem csak Komárom, hanem Győr fölött is meghuzta a halálharangot.”[294]

„[…] a kárbiztosításra vonatkozó elvek, a tengeri jogi intézkedésének hiányában, a tengeri biztosításra is per analogiam alkalmazandók.”[295]

A régi Kt. alapján írt jogirodalmi munkák külön foglalkoznak az ún. tengeri biztosítással, melyet KUNCZ ÖDÖN az alábbi szavakkal jellemez:

„A tengeri biztosítást a biztosítás egyéb fajai közül manapság is kiemelik: nagyvonalúsága, a benne lüktető merész vállalkozói szellem és a kockázat felbecsülésének és osztályozásának fejlett technikája. Mindazok a problémák, amelyek főleg a kárbiztosítás

---

[290] SCHACK BÉLA (szerk.): *Révai kereskedelmi, pénzügyi és ipari lexikon : a modern üzleti élet enciklopédiája*. 3. kötet. Budapest, Révai Irodalmi Intézet, 1929-1931, 378. p.

[291] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 44. p.

[292] CSÉKY SÁNDOR: *A magyar szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1944, József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. [Doktori disszertáció], 37. p.

[293] CSÉKY SÁNDOR: *A magyar szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1944, József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. [Doktori disszertáció], 42. p.

[294] CSÉKY SÁNDOR: *A magyar szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1944, József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. [Doktori disszertáció], 42. p.

[295] Fiumei Törvényszék 2588/95. sz. ítélete.

területén követelnek megoldást, felbukkantak és régóta szabályozást nyertek a tengeri biztosításban."[296]

A tengeri magánjogot MUTSCHENBACHER VIKTOR kereskedelmi tengerjognak, röviden tengerjognak nevezte, az általános kereskedelmi jog jelentős részét képezve.[297]

A tengeri biztosításban a „szerződőfél itt szaktudás és függetlenség tekintetében a biztosítóval egyenrangú fél, aki külön oltalomra nem szorul."[298]

A tengerképességet (*seetüchtig, navigabilita, nagivabilité)* régi magyar magánjogunk hajózható állapotnak hívta, és a külföldi jogokhoz hasonlóan a nélkülözhetetlen tulajdonságként tekintett rá.[299]

Havaria néven illettek minden részleges tengeri kárt, nagy *havaria* pedig „Minden oly kár, a mely a hajónak vagy rakományának szándékosan okoztatik a czélból, hogy maga a hajó, illetve a rakomány többi részei a károsodástól megmentessenek." A tulajdonos megbízásából küldött árukísérője volt a *kargadeur*.[300]

A régi magyar tengeri magánjogban vitatott volt, hogy a hajó tulajdonostársainak egyhangú határozata szükséges-e a hajó biztosításához, vagy az egyes tulajdonostársak biztosíthatják-e saját tulajdoni hányadukat.[301]

A hajó a szubsztrátuma a szerződésnek, tehát a tengerképességnek meg kell lennie. A biztosítási érdek a biztosított és a biztosítás szubsztrátuma (KUNCZ ÖDÖN) közötti vonatkozás *(Beziehung).*

„A bizt. ügylet által nem a hajó vagy a rakomány maga, hanem az azokon fennálló különféle anyagi érdekek a biztosítottak, de még ezek sem közvetlenül saját meghatározott minőségükben, hanem csakis pénzértékükben. A szokások kifejezés, hogy „biztosított hajó", vagy „biztosított rakomány" csak a rövidség okáért használtatik, de nem eme tárgyaknak, hanem mindig csak az ezen tárgyakra fennálló különböző érdekek valamelyikének pénzértéke biztosított állapotát jelenti."[302]

---

[296] KUNCZ ÖDÖN: *A magyar kereskedelmi- és váltójog tankönyve*. Budapest, 1938, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 469. p.
[297] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengerjog fogalma, forrásai és jogi természete. Tanulmány a tengerjog köréből*. Pécs, 1908, Madarász Béla könyvnyomdája, 8. p.
[298] KUNCZ ÖDÖN: *A magyar kereskedelmi- és váltójog tankönyve*. Budapest, 1938, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 470. p.
[299] BENYOVITS LAJOS: *Tengeri magánjog*. Budapest, 1912, Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, 122. p.
[300] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 346. p.
[301] BENYOVITS LAJOS: *Tengeri magánjog*. Budapest, 1912, Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, 46. p.
[302] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A különböző tengeri biztosítások és azok tárgyai.* Pécs, 1901, Püspöki Lyceumi Nyomda, 4. p.

A magyar tengeri biztosításban a hajó fuvarozás veszélyei elleni biztosítása esetén a felmondás nem hatályosult az utazás befejezése előtt, akkor sem, ha a biztosító a veszély növekedése miatt mondta fel a szerződést.[303]

Ha a biztosított jóhiszemű volt, a kockázatviselés nem kezdődött meg, és a szerződés részben vagy egészben érvenytelen volt, érténytelenné vált, vagy a biztosító csődbe ment, a biztosított a befizetett díjat visszakövetelte, ez a jog a *ristorno,* a visszakövetelt összeg pedig a *ristorno*-díj (*Ristorno-gebühr)*.[304]

A *Code de Commerce* 255. § szerint külön fel kell tüntetni a biztosítási kötvényben azokat az árukat, amelyek természetüknél fogva „megromlásra, enyészésre vagy csurgásra" hajlamosak (pl. gabona, só, bizonyos folyadékok), ellenkező esetben a biztosító ezen kockázatokat nem fedezi.[305]

A hajóbiztosításban a biztosítási időbe beletartozik a berakodás („berakományozás"), valamint a fenéksúly-teher (ballaszt) felvételének ideje, a biztosítás időbeli hatálya pedig nem fejeződik be a kirakodás („kirakományozás") végéig, mivel a tengerjogi felfogás szerint ezek a szállításhoz hozzátartoznak.[306]

Egyes esetekben a megmaradt vagy mentett biztosított tárgyakra tulajdoni igény ad a biztosítónak saját teljesítése. A biztosított csak úgy követelhet teljes kártérítést, ha a biztosított tárgyakra vonatkozó tulajdonjogáról átengedési nyilatkozatot, ún. *abandon* elismervényt (*Abandonrevers*) állít ki.[307]

A Generali 1883-ban külön jogügyi osztályt hozott létre, melynek tagja volt DR. PÓLYA JAKAB jogtanácsos is, akit a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagjává választott. [308]
A szállítmánybiztosítás jelentőségét és speciális jellegét már a XIX. században is kiemelten fontosnak és sajátosnak tartották, OSZTRÓVSZKY JÓZSEF szerint „Ily esetben aztán, csak az tudja és érezheti a biztosítás ezen ágának jótéteményét, kit valaha hasonló szerencsétlenség ért, s ki öntapasztalásból ismeri azon kínos nyugtalanságot, mely a szállítmány megindítása percétől

---

[303] TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *A biztosítási szerződés szabályozásának alapvető szempontjai az újabb külföldi törvényhozásokban*. Szeged, 1928, Szegedi Városi Nyomda és Könyvkiadó, 47. p.
[304] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengeri biztosítási ügyletből eredő jogok és kötelezettségek. Tanulmány a tengeri biztosítási-jog köréből*. Pécs, 1903, Püspöki Lyeumi Nyomda, 53-54. p.
[305] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A biztosítási kötvény s a biztosítási záradékok. Tanulmány a tengeri biztosítási jog köréből*. Pécs, 1904, Püspöki Lyceumi Nyomda, 7. p. 11. lábj.
[306] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A biztosítási kötvény s a biztosítási záradékok. Tanulmány a tengeri biztosítási jog köréből*. Pécs, 1904, Püspöki Lyceumi Nyomda, 24. p.
[307] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengeri biztosítási ügyletből eredő jogok és kötelezettségek. Tanulmány a tengeri biztosítási-jog köréből*. Pécs, 1903, Püspöki Lyeumi Nyomda, 32-33. p.
[308] *A Triesti Általános Biztosító Társaság és a biztosítási intézmény 100 éves története Magyarországon* : *1831 - 1931*. Budapest, 1932, Atheaneum. [előszó: Lugos János], 155.p.

kezdve mindaddig, míg rendeltette helyére nem érkezik, folytonos remény és félelem közt zaklatja a tulajdonos kedélyét."[309]

NAGY FERENC 1892 őszén nyert megbízást SZILÁGYI DEZSŐ igazságügyminisztertől, a 356 szakaszból álló „Törvényjavaslat a tengeri magánjogról. Budapest, 1904" elkészítésére.[310] Ennek alapján a magyar tengerjogi hagyományok folyatásaként a magyar kormány a kereskedelmi tengerjog tárgyában készítendő törvényjavaslatnak a fent ismertettt jogszabályok alapulvételét javasolta. [311]

A Kt. 257. §. 3. bek. szerint „a biztositott érdek igazolására elengendő a biztositási kötvény és a biztositott tárgyakról szóló hajóselismervény jogszerü birtoka". A tervezet 259. §-a nem tartalmzza a biztosítái szerződési okirat kötelező tartalmi elemei között az esemény meghatározását, mivel „ami azonban a tengeri biztositás természetéből önként következik, mert a tengeri biztositás elvben kiterjed minden előforduló kárt okotó véletlen eseményre (v. ö. tervezet 282. §)".[312]

MUTSCHENBACHER VIKTOR több szempontból is bírálta NAGY FERENC magyar tengeri magánjogról szóló törénytervezetét, javaslata szerinte Magyar kereskedelmi tengerjognak kellene nevezi, mivel a tengerjog a kereskedelmi jog egy része, másrészt nem minden szabálya magánjogi. „A német HGB. v. könyvének cime : »*Vom Seehandel*«, a francia Cdc. II. könyvéé »*Du commerce maritime*«, és igy van ez minden más külföldi törvényszabályzatban (»*Merchant Shipping-acts*«, stb.)".[313]

MUTSCHENBACHER VIKTOR javaslata a tervezet 282. § átalakítására: „amennyiben a szerződés vagy a jelen törvény kivételt nem tesz, a biztositó által mindazon rendkivüli esemény folytán beállott kár megtéritése elvállaltnak tekintetik, mely a hajót vagy a rakományt általában

---

[309] OSZTRÓVSZKY JÓZSEF*: Elemi kárbiztosítás Magyarországon*. Az 1858. évi kiadás szövegét gondozta és az utószót írta: Ruszoly József. Szeged, 1999, József Attila Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Kar, 25. p.

[310] NAGY FERENC: Magyar tengerjog. In Pauer Imre szerk.: *Értekezések a társadalmi tudományok köréből*. 11. kötet. Budapest, 1897, Magyar Tudományos Akadémia. [Székfoglaló értekezés], 429. p.

[311] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *Magyar tengeri magánjog. A Dr. Nagy Ferenc által készített „Törvényjavaslat a tengeri magánjogról" cimü törvénytervezet ismeretése és észrevételezése*. Budapest, 1901, Markovits és Garai Könyvnyomdája, 4. p.

[312] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *Magyar tengeri magánjog. A Dr. Nagy Ferenc által készített „Törvényjavaslat a tengeri magánjogról" cimü törvénytervezet ismeretése és észrevételezése*. Budapest, 1901, Markovits és Garai Könyvnyomdája, 47. p.

[313] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *Magyar tengeri magánjog. A Dr. Nagy Ferenc által készített „Törvényjavaslat a tengeri magánjogról" cimü törvénytervezet ismeretése és észrevételezése*. Budapest, 1901, Markovits és Garai Könyvnyomdája, 7. p.

érheti, okozta légyen a kárt akár természeti esemény, akár emberi cselekvény vagy mulasztás, kivévén, ha az eseményt illetőleg a kárt bármily módon maga a biztosított okozta."[314]

NAGY FERENC tengeri magánjogi tervezetét a francia és olasz tengerjogi törvények mintájára alkotta, meg de az osztrák kormány ezt átdolgoztatta az új német törvény mintájára. 1909. évben NAGY FERENC benyújtotta az igazságügyminiszternek átdolgozott törvénytervezetét.[315]

A biztosításfelügyeletet szabályozását a két világháború között közrendészeti biztosítási jognak hívták,[316] ennek komoly lépése volt, hogy BECK HUGÓ 1894-ben tervezetet készített a „magánbiztosító vállalatokról". „Nemrég a m. kir. igazságügyminiszter megbizásából Dr. Nagy Ferencz budapesti egyetemi tanár a tengeri jognak, a tengeri biztositás beleértésével, és Dr. Beck Hugó kir. curiai biró a magánbiztosítási vállalatok szabályozására vonatkozó törvényjavaslatot készitette el. Mindkét tervezet közzététetett. Az előbbi a német, olasz és franczia tengerjogi törvények és fennálló szokások alapul vétele mellett alkotott önálló codificationális munka. Az utóbbi a publicitás rendszerének megtartása és kibővítése mellett a biztositottak érdekeinek megvédésére materiális garantiákat teremt és azok fenntartatása, felügyelete és ellenőrzésére az állami felügyeletet hozza be."[317]

1903-ban az olcsó szállításnál a biztosítási díj a fuvarozók közötti verseny részévé vált, a biztosítási díjat a fuvarozók a fuvardíjjal együtt szedték be, ugyanakkor a fuvarozók minden lehetséges módon szabotálták a hajók biztosítói szemléjét, és a hatóságnál is lobbiztak annak érdekében, nehogy az öreg és használt hajókat rosszabb, magasabb biztosítási díjú kategóriába sorolják, így minden maradt a régiben.[318]

Az első világháború kitörésével a magyar tengeri szállítmánybiztosítás megszűnt, a dunai folyami biztosítás pedig jelentősen veszített volumenéből.

1919. február 19-én 35 biztosító részvételével megalapítják a Biztosító Intézetek Országos Szövetségét (BIOSZ).[319] Még abban az évben szinte az összes magyarországi

---

[314] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *Magyar tengeri magánjog. A Dr. Nagy Ferenc által készített „Törvényjavaslat a tengeri magánjogról" cimü törvénytervezet ismeretése és észrevételezése*. Budapest, 1901, Markovits és Garai Könyvnyomdája, 58-59. p.
[315] BENYOVITS LAJOS: *Tengeri magánjog*. Budapest, 1912, Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, 8. p.
[316] KUNCZ ÖDÖN: Biztosítás és közérdek. In: Küzdelem a gazdasági jogért. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 589. p.
[317] BECK LAJOS: *Az életbiztosításról*. Budapest, 1895, Deutsch Zsigmond és Társa Könyvkereskedés, 40. p.
[318] IFJ. CSURY JENŐ - MAROSI IMRE: A magyar biztosításügy története. Budapest, 1931, Gyarmati Ferenc, 129. p.
[319] *A Triesti Általános Biztosító Társaság és a biztosítási intézmény 100 éves története Magyarországon* : *1831 - 1931*. Budapest, 1932, Atheaneum. [előszó: Lugos János], 223. p.

biztosító (63 db.) csatlakozott hozzá, ügyésze KUTASI ELEMÉR ügyvéd, ügyvezető előadója pedig GERGELY TÓDOR lett.[320]

A biztosítási szabályzatok arról rendelkeznek, hogy a kifizetendő károsszeget biztosítási szakbizottság állapítja meg.[321] Minden szerződő fél választ egy szakbecsüst, ők pedig megegyezéssel, vagy sorshúzás útján kijelölik a bizottság elnökét. Megegyezés hiányában a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező bíróság rendeli ki az elnököt. [322]

A biztosítók alapítására és működésére vonatkozó egységes engedély, mint jogi konstrukció már az Osztrák-Magyar Monarchiában is létezett[323], ezen intézmény kibővült tartalommal hazánkban 2004-ben éledt újjá.

A biztosító és a szerződő fél érdekét mintegy kiegyenlítő szabályozás, s ennek keretében a *correctio iuris* szempontja már a XIX. sz. végén is oly mértékben foglalkoztatta a jogalkotókat, hogy a kortárs TÚRY SÁNDOR KORNÉL szavaival élve „… az ujabb törvényalkotásoknak a lényege és súlypontja ezekben a kényszerítő rendelkezésekben van.” [324]

Az 1923. évi VIII. tv. a biztosító magánvállalatok állami felügyeletérő és egyes közhiteli kérdések rendelkezéséről vezette be a biztosítási termékek előzetes engedélyezését, nem-életbiztosítási ágban az első Bit.[325] hatálybalépéséig, 1996. január 1-jéig volt hatályban, életbiztosítási ágban 1998. december 31-ig.[326]

Az Mtj., azaz az 1928. évi magánjogi törvényjavaslat is foglalkozott pár szakasz erejéig a biztosítási joggal. Ezek közül kiemelendő azon előírás, miszerint ha a haszonélvezettel terhelt dolgon biztosítás állt fen, úgy a rendes gazdálkodás követelményével összhangban mind a haszonélvező, mind pedig a tulajdonos követelhette a dolog helyreállítását vagy pótlását.[327] Ezt a tevékenységet főszabályként a tulajdonos végezte, de átengedhette a tevékenységet a

---

[320] *A Triesti Általános Biztosító Társaság és a biztosítási intézmény 100 éves története Magyarországon* : *1831 - 1931*. Budapest, 1932, Atheaneum. [előszó: Lugos János], 223. p.
[321] A biztositási szaktanács ügyrendjéről szóló 48.692/1923. P. M. sz. rendelet.
[322] FERENCZ TIBOR - BALÁZS JÓZSEF - VADNAI BÉLA: *A biztosítás és pereinek technikája*. Budapest, 1928, Közérdekű Könyvek Kiadóvállalata, 71. p.
[323] „A biztosítási jog terén nagy feltünést keltett a budapesti kir. it. tábla 3973/913. számu döntése, amely kimondta, hogy a monarchia egyik államában levő biztosito társaság, a másik államban felállitani kivant fióktelepek czégbejegyzésénél csak azt köteles igazolni, hogy hazája törvényei szerint fennáll, vagyis elégséges, ha kimutatja, hogy a másik államban eleget tett az ottani törvényes kivánalmaknak, míg ellenben nálunk nem köteles ujból lefizetni a K. T: 453. §-a értelmében megkivant 200-200.000 korona biztositasi alapot.” SZENTE LAJOS: Kereskedelmi joggyakorlatunk 1914-ben. *Kereskedelmi Jog,* 1915. 5-6. szám, 71-72. p.
[324] TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *A biztosítási szerződés szabályozásának alapvető szempontjai az újabb külföldi törvényhozásokban*. Szeged, 1928, Szegedi Városi Nyomda és Könyvkiadó, 19. p.
[325] A biztosítóintézetekről és a biztosítási tevékenységről szóló 1995. évi XCVI. törvény.
[326] KOVÁCS ZSOLT szerk.: *Biztosítási Közjog*. Budapest, 2006, HVG-ORAC, 226. p.
[327] Mtj. 650. §.

haszonélvezőnek is, nyilvánvalóan a biztosítási összeget a tulajdonos köteles volt a haszonélvezőnek átadni.

Az Mtj. ráadásul egyoldalú szerződéskötési kötelezettséget is előírt a haszonélvező számára, abban az esetben, ha a rendes gazdálkodás követelméye megkívánta, tűzkár és egyéb károk esetére köteles volt a tulajdonos javára biztosíttatni. Előfordulhatott olyan eset, hogy a haszonélvezet tárgyát a tulajdonos már korábban biztosította, ez ezzal a kötelezettséggel járt, hogy a haszonélvezet időbeli hatálya alatt a biztosítási díj arányos részét a haszonélvező volt köteles megfizetni, ha egyébként szerződéskötési kötelezettség terhelte.[328]

Az 1940-es években felmerült a biztosítástannal foglalkozók körében önálló Biztosítástudományi Egyetem,[329] valamint Központi Biztosításstatisztikai Hivatal terve is, utóbbi a statisztikai adatgyűjtésen túl az adatok törvényszerűségeinek felkutatásával foglalkozna.[330]

1931-ben cikkelyezte be hazánk a törvényes elsőbbségekre és tengeri jelzálogjogokra vonatkozó egyes szabályok egyégesítése végett az 1926. évi április hó 10. napján Brüsszelben kelt nemzetközi egyezményt.[331] A 4. cikk értelmében a hajótulajdonosnak biztosítási szerződések alapján járó kártérítések nem tekinthetők a hajó és a fuvardíj járulékainak, így törvényes elsőbbség vagy tengeri jelzálogjog nem vonatkozik rá.

Hazánkban már az 1940-es években csak a vas- vagy acélvázú hajó minősültek első osztályúnak, a többire csak kivételesen és magas pótdíj fejében kötöttek szerződést a biztosítók.[332]

III.2.2. Biztosítási jog a szocializmusban

A II. világháborút követően, viszontbiztosítás hiányában megállapodtak a biztosítók a Pénzügyminisztériummal, és kidolgozták a háború utáni károkat fedező (*Post War Risk*) szállítmánybiztosításokat. A PWR-nek rövidített módozat fedezete a Magyar Állam általi lefoglalás kivételével minden károsodásra, fosztogatásra és rablásra kiterjedt. A kincstár fizette

[328] Mtj. 652. §.
[329] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 187. p.
[330] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 188. p.
[331] 1931. évi V. törvény a törvényes elsőbbségekre és tengeri jelzálogokra vonatkozóan az 1926. évi április hó 10. napján Brüsszelben kelt egyezmény becikkelyezése tárgyában.
[332] CSÉKY SÁNDOR: *A magyar szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1944, József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. [Doktori disszertáció], 10. p.

a károk 80%-át, a kötvényeket ugyan az egyes biztosítótársaságok állították ki, de a díjak beszedését, valamint a károk kifizetését egy *pool*-szerűen létrehozott szervezet végezte.

Az Állami Biztosító szervezetét kiegészítette a szovjet érdekeltségű Keleteurópaival 50-50%-os arányban közösen üzemeltetett Szállítmánybiztosítási Iroda, ez bonyolította le az állami szervek és vállalatok gépjármű és export-import szállítmánybiztosításait. Ez a „Közös-Iroda" néven ismert szerv 1949. szeptember 15-től kezdve működött a Keleteurópai Biztosító megszűnéséig.

Az Állami Biztosító Szervezetében a Nemzetközi osztályon belül külön Szállítmánybiztosítási csoport működött.

A szocialista korszakban főszabályként tilos volt biztosítási szerződés kötése állami vállalatok és egyéb állami szervek részére, ez alól tranzitáruk, export-import szállítmányok, valamint a tengerjáró hajók hajótestének biztosítása képzett kivételt.[333]

A szocialista rendszerben sem piacgazdaságról, sem piaci versenyről nem beszélhetünk, hiszen az Állami Biztosító (ÁB) monopolhelyzetben volt, a biztosítási jogviszonyokat pedig döntő részben közhatalmi eszközökkel reguláltak.

A **kötelező biztosítás** a rendszerváltás előtt használt intézmény volt, jogállami piacgazdaságtól idegen elemként a gépjármű-üzembentartó felelősségbiztosítási díja az üzemanyag árába volt beépítve egy biztosító volt, és jogszabály rendezte a szerződés feltételeit, a szerződés tehát a törvény erejénél fogva jött létre az üzemanyag megvásárlásakor, a szerződéskötési akarat tehát inkább fikció volt, mintsem megdönthetetlen vélelem. Itt nemhogy szerződési szabadságról, de még szerződésről sem volt szó, azaz ez nem összekeverendő a jelenlegi kétoldalú szerződéskötési kötelezettséggel.

A szerződés hatálybalépésének időpontja a díj megfizetését, halasztott díjfizetésben való megállapodást, vagy a díj bírói úton történő érvényesítését követő nap. Amennyiben a díjat nem közvetlenül a biztosító számlájára, vagy pénztárában, hanem a biztosító képviselőjének fizették, úgy megdönthető vélelem az, hogy díj az előbbi időponttól számított negyedik napon érkezett meg a biztosítóhoz (az ellenbizonyítás kizárólag arra terjedhet ki, hogy a negyedik napnál korábban érkezett meg a díj.).

[333] CSANÁDI GYÖRGY: *Polgári jog*. Budapest, 1963, Tankönyvkiadó, 301. p.

A **reaktiválás** fogalmát ugyan a régi Ptk. nem említette, a biztosítási szabályzatok a bírói gyakorlatban is elismert módon gyakran tartalmaztak olyan rendelkezést, miszerint ha a díj nem fizetése miatt megszűnt szerződés díját a megszűnést követő meghatározott időn belül megfizetik, a szerződés ismét hatályba lép.

A biztosítási jog szocialista rendszerében kiemelkedő helyet foglalt el az egyoldalú, ún. **klaudikáló kógencia**, melynek értelmében a biztosítási szabályzat és a felek rendelkezése a biztosított, illetve a kedvezményezett hátrányára a régi Ptk. XLV. fejezetének rendelkezéseitől a törvény kifejezett engedélye nélkül nem térhet el. A kifejezett szócska arra utal, hogy konkrét és egyértelmű felhatalmazásra volt szükség, nem volt lehetőség arra, hogy a felek kiterjesztő értelmezéssel, analógiával vagy más hasonló módszerrel „kreáljanak" újabb eltérési lehetőségeket.

A fenti szabály alól kivételt képezett a viszontbiztosítás, a fuvarozási biztosítás, a kötelező, valamint külön törvényben szabályozott nem-piacképes kockázatú biztosítások (pl. a Magyar Exporthitel Biztosító Részvénytársaság tevékenysége).

A régi Ptk.-ban kifejezetten szállítmánybiztosításra vonatkozó tételes jogi normát alig találunk: az előző Ptk. pusztán egyetlen mondatban szól róla,[334] ugyanakkor a rendelkezés feloldja a biztosítási fejezet egyoldalú kógenciáját, egyfajta modern szigetet képezve a lakossági biztosítási szerződésekre modellezett szabályok tengerében.

A szocializmusban a szállítmánybiztosításon belül a szövetkezeti áruküldemények biztosítását nem terjedt el, melyet a kortárs szerzők kritizáltak is az áruforgalomra gyakorolt negatív hatása miatt.[335]

Apró esztétikai hibákra (karcolás, horzsolás stb.) már az korabeli Állami Biztosító termékei sem nyújtottak fedezetet, ha a küldeményt csomagolatlanul továbbították.[336]

A régi Ptk. 547. §-a alapján fuvarozók, szállítmányozók, bizományosok, vagyontárgyak egyéb jogszerű birtokosai biztosították az árut saját javukra, vagy a tulajdonos javára. A szerződő feleket a szerződés megkötésére kötelezhette más szerződés, kereskedelmi szokásból fakadó gondosság, esetleg saját gyakorlat, belső utasítás is, ráaadásul a biztosított dologra, és annak szurrogátumára, a biztosítási összegre törvényes zálogjoguk volt, ez az ún. idegen számlára kötött biztosítás.

---

[334] Régi Ptk. 557. §. (2)
[335] BERKÓ GÉZA: *Közlekedési biztosítások*. Budapest, 1963, Állami Biztostó Főigazgatósága, 7. p.
[336] BERKÓ GÉZA: *Közlekedési biztosítások*. Budapest, 1963, Állami Biztostó Főigazgatósága, 240. p.

A régi Ptk. 567. § (1) szerint „A jelen fejezet rendelkezéseitől a biztosítási szabályzat és a felek szerződése a biztosított, illetőleg a kedvezményezett hátrányára a törvény kifejezett engedélye nélkül nem térhet el. A szabályzat azonban kimondhatja, hogy ha a biztosítási esemény meghatározott rendkívüli körülményekkel kapcsolatosan következik be, a biztosító nem köteles teljesíteni."

CSABAY DEZSŐ álláspontja szerint a fenti jogszabályhelyen olyan veszélynemeket kell érteni, amelyek előzetesen felmérhetetlenek, pl. háború, földrengés, országos járvány.[337]

Hasonlóképpen vélekedett LAKATOS ANDOR, aki a nemzetközi szállítmánybiztosítás kapcsán kiemeli, hogy háborús esemény, lázadás, forradalom esetén a biztosító nem fizet a fenti szakasz alapján[338].

A régi Ptk. 567. §. (2) bek. kimondja, hogy „A fuvarozási biztosításra eltérő szabályokat lehet megállapítani; a viszontbiztosításra a vagyonbiztosítás szabályait kell alkalmazni, a felek azonban e szabályoktól eltérhetnek."

A fuvarozási biztosítással kapcsolatban BÁRD KÁROLY kiemelte, hogy a Ptk. megalkotásakor nem számolhatott egyes speciális biztosítási módozatokkal, pl. az exporthitel-biztosítással, és ezzel összefüggésben a Ptk.-tól való eltérés lehetőségének kiszélesítése mellett érvelt.[339]

A Hungária Biztosító „A" klauzulája fedezetet nyújtott minden olyan kockázatból eredő veszteségre és kárra, amely a kizárások között nem szerepelt, illetve e szerződésből más módon sem kizárt. Kiterjedt továbbá hatálya a fuvarozási szerződés, illetve az érvényes joggyakorlat szerinti közös hajókárral, mentéssel kapcsolatos költségekre, valamint a megosztott felelősséggel kapcsolatos záradék alapján fizetendő összegre (*Both to Blame clause).*[340]

Kizárt kockázatnak számított a súlyos gondatlanság, a biztosítás közvetett tárgyának sajátos természetéből fakadó veszteségek, a csomagolás hiányossága, késedelmi károk, valamint a hajó tulajdonosának, bérlőjének vagy ütemeltetőjének fizetésképtelensége.

További kizárt kockázatnak minősítették a radioaktív károkat, a hajó „tengerképtelenségét", az egyéb szállítóeszköz alkalmatlanságát, kivéve, ha erről a

[337] CSABAY DEZSŐ: Biztosítási szabályzatok – általános szerződési feltételek. *Biztosítási Szemle,* 1980. 3-4. sz. 64. p.
[338] LAKATOS ANDOR: A népgazdaság fejlődésének visszatükrözése a biztosítási jogi szabályozásban. *Biztosítási Szemle,* 1963. 5. sz. 8. p.
[339] BÁRD KÁROLY: A biztosítás jogi szabályozásának néhány aktuális kérdése II.. *Biztosítási Szemle,* 1970. 9. sz. 571. p.
[340] HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ NEMZETKÖZI ÜZLETI ÉS KÁRRENDEZÉSI FŐOSZTÁLY: *Nemzetközi Szállítmánybiztosítások*. Budapest, 1987, Hungária Biztosító, 4. p.

biztosítottnak nem volt tudomása. „B” és „C” módozat esetén kizárt kockázat volt a szándékos károkozás.

A biztosításból kizártak a politikai kockázatok, ezen belül a háborús cselekedetek, sztrájk, zendülés, terrorcselekmény. Háborúval egyneműnek tekintették a polgárháborút, a felkelést, lázadást, polgári zavargást is, ugyanakkor a kalózkodásra kiterjedt a fedezet.[341]

A Hungária Biztosító biztosítási fedezetének időbeli hatálya akkor kezdődött, amikor az áru elhagyta a kötvényben szereplő raktárat, és a szállítás normális tartamára végig kiterjedt. A időbeli hatály vége a kötvényben nevezett címzett részére a kötvényben megnevezett raktárban vagy más rendeltetési helyen történő kiszolgáltatás időpontja.

A fuvarozási szerződés szerinti tervezett raktározás, valamint a biztosított szándékával ellentétes, és általa el nem hárítható okból bekövetkező késedelem, eltérés, kényszerkirakás, átrakás, újraberakodás ideje alatt, továbbá a hajótulajdonosok vagy -bérlők által a fuvarozási szerződésben őket megillető jog gyakorlásából eredően az esetleges útvonaltól eltérés ideje alatt a biztosítási fedezet fennmaradt. A biztosítási szerződés ugyanakkor midenképpen megszűnt 60 nappal a szállítmánynak a végső kirakodási kikötőben, a tengeri hajóból történt kirakás befejezése után.[342]

Vélelmezett teljes kár esetén csak akkor járt kártérítés, ha a szállítmányt az elkerülhetetlennek látszó tényleges teljes kár megelőzése céljából hagyták sorsára (abandonálták), illetve amennyiben a biztosított szállítmány visszaszerzésének, ismételt használhatóvá tételének és a kötvényen megjelölt rendeltetési helyre történő eljuttatásának költségei meghaladnák annak érkezéskori értékét.

A biztosítás kedvezményezettje bárki lehetett, kivéve a szállítmány fuvarozóját, illetve az annak őrzésével megbízott egyéb (jogi vagy természetes) személyt.

A kárenyhítési kötelezettség teljesítése során a biztosítottnak, valamint megbízottjainak kötelessége a kár mérséklése, megtérülése érdekében megtenni minden ésszerű és szükséges lépést, valamint gondoskodni a szállítmány fuvarozóival, őrzőivel, illetve egyéb harmadik személyekkel szembeni jogok fenntartásáról és érvényesítéséről, ennek indokolt költségét a biztosító megtérítette.

---

[341] HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ NEMZETKÖZI ÜZLETI ÉS KÁRRENDEZÉSI FŐOSZTÁLY: *Nemzetközi Szállítmánybiztosítások*. Budapest, 1987, Hungária Biztosító, 6. p.

[342] HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ NEMZETKÖZI ÜZLETI ÉS KÁRRENDEZÉSI FŐOSZTÁLY: *Nemzetközi Szállítmánybiztosítások*. Budapest, 1987, Hungária Biztosító, 7. p.

A biztosító szolgáltatásának előfeltétele volt, hogy a biztosított minden tekintetben a tőle telhető és elvárható gyorsasággal intézkedjen.

Az Hungária Biztosító feltételeinek értelmezésénél az érvényes angol jog és joggyakorlat volt az irányadó."[343]

A biztosítási szerződés megkötöttnek volt tekintendő, ha a biztosító 4 órán belül nem utasította el az ajánlatot. A biztosított a biztosítási kötvényt az arra rávezetett forgatmánnyal másra ruházhatja. Nem engedményezhették a kötvényt az áru fuvarozójára és olyan személyekre, akiknek a fuvarozás során őrizetében volt a szállítmány.[344]

III.2.3. Biztosítási jog a rendszerváltás után

A rendszerváltás után kódexben szabályozták a biztosítás közjogi normáit, elsőként a biztosítóintézetekről és a biztosítási tevékenységről szóló 1995. évi XCVI. törvényben (első Bit.) A közjogi jellegű szabályok zömét később a biztosítókról és a biztosítási tevékenységről szóló 2003. évi LX. tv. (a továbbiakban régi Bit.) és végrehajtási rendeletei tartalmazták.

A biztosítási szerződéseknél az általános szerződési feltételeket **biztosítási szabályzatnak** hívjuk, melynek átadását a biztosított (szerződő fél) követelheti. Míg a korábbi biztosítási törvény ismerte az ún. egyedi szerződés fogalmát, amely egyetlen szerződő sajátos igényeinek kielégítésére jön létre, addig 2004-tól a Bit. minden egyes esetben megköveteli a **termékterv** alkalmazását, mely a biztosítási szerződési feltételekből, a díjkalkulációból és kiegészítő feltételekből áll.

A **viszontbiztosítókról** a 2007. évi CLIX. törvény rendelkezett, azonban a legújabb, 2014-es Bit. egyesítette a biztosítás és a viszontbiztosítás szabályozását.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. tv., felváltva a korábbi kormányrendeleti szintű szabályozást kétoldalú szerződéskötési kötelezettséget ír elő egyrészt a közúti gépjárművek üzembentartóira, másrészt pedig a szabályos biztosítási ajánlat címzettjeként megjelölt biztosítókra.

Az törvény elnevezése kissé megtévesztő, hiszen abból nem derül ki, hogy csak közúti gépjárművekről van szó, noha más járművekre (pl. repülőkre) is kötelező felelősségbiztosítási szerződést kötni, azonban ezen normákat külön jogszabály tartalmazza

---

[343] HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ NEMZETKÖZI ÜZLETI ÉS KÁRRENDEZÉSI FŐOSZTÁLY: *Nemzetközi Szállítmánybiztosítások*. Budapest, 1987, Hungária Biztosító, 6. p.

[344] HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ NEMZETKÖZI ÜZLETI ÉS KÁRRENDEZÉSI FŐOSZTÁLY: *Nemzetközi Szállítmánybiztosítások*. Budapest, 1987, Hungária Biztosító, 16. p.

Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. tv. értelmében az engedélyes köteles az 52. § (1) bekezdése szerinti atomkárfelelősségi összeg erejéig biztosításról vagy más pénzügyi fedezetről gondoskodni. A biztosító nem szüntetheti meg, illetve nem függesztheti fel a biztosítást, kivéve, ha a felmondást vagy felfüggesztést legalább két hónappal korábban az atomenergia-felügyeleti szervnek és az engedélyesnek írásban bejelentette.

A nukleáris anyagok szállítására vonatkozó biztosítást a szállítás időtartama megszüntetni és felfüggeszteni nem lehet.[345] A szerződéskötési kötelezettség a végrehajtási rendelet értelmében kiterjed a létesítményből származó, abból kiszállított, vagy oda küldött nukleáris anyag révén a szállítás során bekövetkezett atomkárra is.[346]

A biztosítási tevékenység a hatályos Bit.[347] definíciója szerint a „biztosítási szerződésen alapuló kötelezettségvállalás, amely során a tevékenységet végző megszervezi az azonos vagy hasonló kockázatoknak kitett személyek közösségét (veszélyközösség), matematikai és statisztikai eszközökkel felméri a biztosítható kockázatokat, megállapítja és beszedi a kötelezettségvállalás ellenértékét (díját), meghatározott tartalékokat képez, a létrejött jogviszony alapján a kockázatot átvállalja és teljesíti a szolgáltatásokat, ideértve az üzletszerűen végzett járadékszolgáltatás nyújtására irányuló tevékenységet is, függetlenül attól, hogy a kötelezettségvállalás ellenértéke meghatározott pénz fizetése (díj) vagy egyéb ellenszolgáltatás formájában valósul meg”.[348]

A biztosító főszolgáltatása a biztosítási szerződés időbeli hatálya alatt a kockázatviselés és készenlét a helytállásra, a biztosítási esemény bekövetkezése esetén pedig pénz, vagy más vagyoni értékű szolgáltatás nyújtása. A biztosító tehát akkor is szolgáltat, amikor folyamatosan készen áll arra, hogy bármely biztosítottnak teljesítsen, melybe beletartozik többek között a biztosítási általános szerződési feltételek kidolgozása, a kockázatközösség kiépítése, a reklámozás, az ügyfélszolgálat, biztosítási szakjogászi és kárszakértői apparátus működtetése is.

Noha a Ptk. főszabályként a szerződő / biztosított részére teljesítendő meghatározott pénzösszeg megfizetését tekinti a biztosító főszolgáltatásának a biztosítási esemény bekövetkezése esetén, a gyakorlatban egyre többször eltérnek ettől a felek. Álláspontom szerint

[345] Az atomenergiáról szóló 1996. évi CXVI. tv. 52. § (4) bek.
[346] 227/1997. (XII. 10.) Korm. rendelet az atomkárfelelősségre vonatkozó biztosítási vagy más pénzügyi fedezet jellegéről, feltételeiről és összegéről.
[347] A biztosítási tevékenységről szóló 2014. évi LXXXVIII. tv.
[348] Bit. 4. § (1) bek. 11. pont.

minél többféle szolgáltatás kínálnak a biztosítók a pénzszolgáltatáson túl, annál fejlettebb egy ország biztosítási piaca.

A **biztosító** a biztosítási szerződés kockázatközösséget megszervező, biztosítási tevékenységet végző alanya, mely részvénytársaság, szövetkezet és kölcsönös biztosító egyesület, valamint külföldi biztosító fióktelepe és határon átnyúló szolgáltatása keretében működhet. Tevékenysége alapítási és működési engedélyhez kötött, melyet eredetileg a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (a továbbiakban PSZÁF), később a Magyar Nemzeti Bank (a továbbiakban MNB) ad meg, valamint ez a szerv felügyeli a biztosítók tevékenységét, az alkalmazható szankciók lényegében megegyeznek a cégbíróság törvényességi felügyeleti eljárása során kiszabható jogkövetkezményekkel. Az EU-ban, vagy az Európai Gazdasági Térség (EGT) területén székhellyel rendelkező biztosító hazánk területén az egységes engedély *(single license)* elve alapján akkor és oly módon folytathat biztosítási tevékenységet határon átnyúló szolgáltatásként, vagy fióktelepe útján, ha erre saját államában jogosult. Magyarországi tevékenysége csak olyan biztosítási ágra és ágazatra terjedhet ki, melyre a székhelye szerinti tagállamban feljogosították. A hazai felügyelet *(home country control)* elve alapján a magyar pénzügyi felügyeleti hatóság ún. *szignalizációs* jogkörrel rendelkezik a külföldi biztosító belföldi jogsértése esetén, azaz jelezheti a székhely szerinti tagállam pénzügyi felügyeletének a jogsértés tényét, a bizonyítékokat, valamint tájékoztatást adhat a hazai jogi környezetről, de eljárást lefolytatni, szankciót alkalmazni csak az értesített hatóság jogosult. A szolidaritási elv visszaszorulása miatt jelenleg biztosítási szövetkezet egyáltalán nem működik, és a kölcsönös biztosító egyesületek száma is csekély.

A **szerződő fél** a biztosítónak szerződési ajánlatot adó, majd a szerződést létrehozó, biztosítási díj fizetésére köteles fél, akinek személye a biztosítottal megegyezhet, de tőle el is különülhet.

A **biztosított** az a személy, akinek életével, egészségével, magatartásával, megóvandó vagyontárgyával kapcsolatos történés biztosítási eseménynek minősül.

A **kedvezményezett** az a személy, akinek részére a biztosító teljesíteni köteles. A kedvezményezett nem alanya a szerződésnek, hanem a harmadik személyek javára szóló szerződések egy alesetével állunk szemben. A kedvezményezett-jelölés esetén elegendő a kedvezményezett egyértelmű definiálása (pl. „elsőszülött gyermekem”), neve feltüntetése nem szükséges a szerződésben. Elképzelhető az is, hogy a kedvezményezett nem is tud ebbéli minőségéről, valamint fontos megemlíteni, hogy a szerződő fél a biztosítóhoz címzett egyoldalú

írásos nyilatkozatával a kedvezményezett személyét utóbbi tudta és belegyezése nélkül megváltoztathatja.

A biztosítási jogban a biztosítóval kapcsolatban álló személyek legátfogóbb megjelölése az ***ügyfél***, a Bit. tételes (taxatív) felsorolása szerint ide tartozik a szerződő, a biztosított, a kedvezményezett, a károsult, a biztosító szolgáltatására jogosult más személy, az adatvédelemre vonatkozó rendelkezések alkalmazásában ügyfél az is, aki a biztosító számára szerződéses ajánlatot tesz.

A biztosítási jog jelentőségét mutatja, hogy a jognyilatkozatok alakszerűségére vonatkozó szabályok egyik legjelentősebb módosítása is a biztosítási szerződések felmondásával függ össze. Noha a tételes jog nem mondta ki, a bírói gyakorlat évtizedek óta írásban megtettnek minősítette a fax útján közölt jognyilatkozatokat, azonban amikor a PSZÁF megkérdőjelezte ezen felmondások jogszerűségét, a jogalkotó 2004. decemberében villámgyors jogszabály-módosítással véget vetett a felesleges vitának azáltal, hogy kifejezetten megemlíti a faxot az írásbeli jognyilatkozat közlésére alkalmas technikai eszközöknél.

A biztosítót terhelő mellékkötelezettség a biztosítási titok megtartása, valamint a tájékoztatási kötelezettség.

A **biztosítási titok** „minden olyan – minősített adatot nem tartalmazó –, a biztosító, a viszontbiztosító, a biztosításközvetítő rendelkezésére álló adat, amely a biztosító, a viszontbiztosító, a biztosításközvetítő ügyfeleinek – ideértve a károsultat is – személyi körülményeire, vagyoni helyzetére, illetve gazdálkodására vagy a biztosítóval, illetve a viszontbiztosítóval kötött szerződéseire vonatkozik.”[349]

A biztosítót terhelő titoktartási kötelezettség nem terjed ki az ügyfelek tájékoztatására, így tehát a kedvezményezettet – személyazonossága igazolása után – éppúgy megilleti a tájékoztatás, mint a biztosítottat vagy szerződő felet, annak ellenére, hogy a szerződésnek nem alanya.

A PSZÁF elnöke által kiadott, a biztosítók általános szerződési feltételeinek kidolgozásáról és alkalmazásáról szóló 5/2001. sz. irányelve preambulumában a Bit. és a Ptk. rendelkezéseinek elősegítését tűzte ki célul, az ajánlás számos megfontolandó és hasznos javaslattal élt.

[349] Bit. 4. § (1) bek. 12. pont.

Az európai uniós csatlakozást követően a *single license* (egységes engedély) és a *home country control* (hazai felügyelet) elvének térnyerésével párhuzamosan olyan liberalizált biztosítási piac jött létre, melyben komoly szabályozási versenynek lehetünk szemtanúi.

Noha számos külföldi jogban a biztosítási kötvény ma is értékpapírnak minősül,[350] a régi Ptk. az értékpapír-minőségétől megfosztotta, csupán néhány „értékpapírjogias" rendelkezést tartott meg, mely több szempontból sem konzekvens, és az évtizedek alatt számos probléma forrásává vált.

„A nemzetközi szállítmánybiztosítási kötvény értékpapírként működik annyiban, hogy megtestesíti a biztosítási szerződés alapján járó kártérítési jogokat, s az bemutatóra kiállítva szabadon, egyébként forgatással átruházható."[351]

A régi Ptk. értelmében amennyiben a biztosító kötvényt állított ki az életbiztosítási jogviszonyról, úgy a biztosítási összeget csak akkor volt köteles kifizetni, ha a kötvényt visszaszolgáltatták.[352] A korábbi törvénykönyv tehát egyrészt a kárbiztosítások helyett a biztosításelméleti szempontból egyértelműen összegbiztosításnak minősülő életbiztosítás esetén írta elő a kötvény visszaszolgáltatási kötelezettséget, miközben az már nem értékpapír, ráadásul -– amennyiben az adott szerződés esetében ez értelmezhető[353] – a Kt.-hez képest a részleges szolgáltatások esetére is kiterjedően.

A fenti megoldás semmiképpen sem szerencsés, sommásan fogalmazva véleményem szerint egyesíti az értékpapírok és a hagyományos okiratok negatív tulajdonságait.

A biztosítási kötvény tulajdonosa a régi Kt. értelmében még élvezhette az értékpapírjogi jogosulti pozíció egyes előnyeit,[354] azonban a régi Ptk. szinte semmilyen előnyt nem nyújtott számára a hagyományos okiratokkal szemben, csupán az okirat megsemmisülésével, megrongálódásával kapcsolatos kockázatot telepíti teljes mértékben az ügyfélre, mindennemű jogorvoslati lehetőséget kizárva.

Talán az ún. *kötvénykölcsön* az egyetlen olyan jogi konstrukció, amely értékpapírjogi színezetű és az ügyfél számára előnyös is lehet. A fenti konstrukció lényegében az értékpapír-fedezet mellett nyújtott ún. lombard hitel biztosítási jogi megfelelője, ahol a biztosító legfeljebb a visszavásárlási összeg erejéig nyújt kölcsönt ügyfelének, mely kölcsönügylet legfeljebb a

---

[350] BÁNRÉVY GÁBOR: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Budapest, 2003, Szent István Társulat, 168. p.
[351] KNAP ZSUZSA: Nemzetközi szállítmánybiztosítás. In Bánrévy Gábor szerk.: *A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve*. Budapest, 1994, ELTE Jogi Továbbképző Intézet, 205. p.
[352] Régi Ptk. 564. §. (2) bek.
[353] Nyilvánvalóan egy kizárólag halálesetre szóló életbiztosítás esetén nem lehet szó részleges szolgáltatásról, azonban egy egészségbiztosítási elemeket tartalmazó, vagy még inkább a befektetési egységekhez kötött biztosítás esetében annál inkább.
[354] RÓSA FERENC: *A magyar biztosítási törvény. magyarázata*, Budapest, 1902, Wodianer F. és Fiai, 127. p.

biztosítási szerződés megszűnéséig, vagy a biztosítási esemény bekövetkeztéig tarthat. Az anyagilag esetleg szorult helyzetbe kerülő ügyfél tehát nem feltétlenül kényszerül a szerződése felmondására, visszavásárlására, hanem van olyan jogi eszköze, amelynek segítségével a biztosítónál fialtatott tőkéje fedezete mellett („jó adósként") vehet fel kölcsönt.

Több jogesetben az volt a tényállás, hogy az ügyfél rendelkezett másolattal a biztosítási kötvényből, akár közjegyző által készített közhiteles másolattal is, azonban a biztosító – nem vitatva a szerződést létezését – a teljesítést megtagadta az eredeti kötvény átadásának elmulasztása miatt. Olyanra is volt példa, hogy elérési típusú vagy befektetési egységekhez kötött életbiztosítási szerződés esetén a biztosító a biztosítási esemény bekövetkeztét követően nem csupán a biztosítási összeg kifizetését tagadta meg, hanem a tényleges befizetésekkel arányosított szolgáltatási összeg kiszámolását és közlését is.

Olyan esetben tehát, amikor a szerződés létrejötte, annak tárgya, tartalma teljes mértékben világos, bizonyítható és egyik fél által sem vitatott, *ad absurdum* közjegyzői közhiteles másolata vagy az ügyfélnek a kötvényről, amelyből ráadásul egy eredeti példánnyal a biztosító is általában rendelkezik, álláspontom szerint meglehetősen rigorózos és igazságtalan.

Megtörtént jogeseti tényállás, miszerint a rendszerváltást követő évben – többek között személyi jövedelemadó-kedvezmény igénybevétele céljából – befektetési egységekhez kötött biztosítási szerződést kötöttek, majd a közel két évtized múlva lejáratkor a biztosító először jobb híján elismerte, hogy a kötvény saját példányát nem találja, nyilvántartásában a szerződésnek nyoma sincsen, majd a már említett hatályos Ptk.-ban nevesített eszközzel élve megtagadta a teljesítést. Az akkor még létezett Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (PSZÁF)[355] vizsgálata sem tudta elmarasztalni, mivel a szerződés szinte biztosítási közjogilag légüres térben jött létre az első Bit.[356] hatályba lépése előtt, azaz szinte csak saját belső szabályzatait és vezérigazgatói utasításait lehetett rajta számonkérni.

A biztosító ráadásul még az indokolatlanul formalizált jelenlegi szabályozás mellett is „csupán" a teljesítést tagadhatná meg, az általános polgári jogi alapelvi szinten, a szerződések közös szabályaiban is definiált együttműködési kötelezettsége folytán azonban a szolgáltatási összeg kiszámolását és az arról való tájékoztatást azonban nem.

A régi Ptk. értelmében valamennyi biztosítási szerződés csak írásban köthető, azonban az „írásbeli megállapodást, illetőleg a biztosító elfogadó nyilatkozatát biztosítási kötvény

[355] 2013. október 1. napjával a PSZÁF megszűnt, feladatkörét a Magyar Nemzeti Bank (MNB) vette át.
[356] 1995. évi XCVI. tv.

(igazolójegy, biztosítási bélyeg) kiállítása pótolja".[357] Az igazolójegy, valamint a biztosítási bélyeg ma már nem használatos, azonban a kötvénykiállítás teljesen általánossá vált, kijelenthető, hogy a hagyományos szerződés megkötése minősül ritkaságnak, ráadásul ott is általában elválik egymástól az szerződéses ajánlat[358] és az elfogadó nyilatkozat megtételének időpontja.

A kötvény jogintézménye ráadásul problémamentesen alkalmazható az elektronikus szerződések esetében is, hiszen a biztosítási kötvényt elektronikus aláírással ellátva közlik az ügyféllel.

A kötvény kapcsán a régi Kt.[359] egyértelműen fogalmazott, hiszen a szerződéssel egyenértékű okirat könnyen értelmezhető, és innen terjedt el mind a biztosítási piacon, mind pedig a köznyelvben a két fogalom egyenértékűsítése. A gyakorlatban ugyanis a kötvényt szerződés értelemben használják, valamint a biztosítók ügyfélszolgálata, a kiszervezett kárszakértők is az ún. kötvényszám alapján azonosítják egyértelműen a biztosítási szerződéseket.

A biztosítási kötvény szabályozása a régi Ptk.-ban ugyanakkor számos probléma forrása volt. Annyiban hasonlított ugyan a Kt. szabályozásához, hogy nem volt feltétlenül kötelező kötvény kiállítani, azonban míg a Kt. egyértelműen többoldalú jognyilatkozatként, szerződéssel egyenértékű okiratként definiálta a kötvényt, addig a VÖRÖS IMRE professzor úr alkotmánybírói pályafutása során – igaz, más összefüggésben – joggal kritizált „illetve" szó használata „és / vagy" értelemben lehetővé teszi a szimplán biztosítói elfogadó nyilatkozatkénti értelmezést is.

Az egy- vagy többoldalú jognyilatkozatnak minősítés nem csupán elméletileg fontos, hanem komoly gyakorlati jelentősége is van. Magyarországon ugyanis a biztosítók többségének székhelye Budapesten található, míg a biztosítók kisebbsége élt csupán a Ptk. azon felhatalmazó rendelkezésével, hogy saját belső szervezeti egységét önálló jogi személlyé nyilvánítsa. A fentiekből az következik, hogy bár az említett szervezeti egység számos nézőpontból látszólagos önállósággal bír (honlap, elnevezés stb.), valójában hiába írja alá a biztosítási ajánlatot az ügyfél egy fióktelepen, azt az adott szervezeti egységet passzív perbeli legitimáció hiányában nem perelheti, főszabályként csupán a – jellemzően budapesti – önálló jogi személyt, az annak székhelye szerint illetékes bíróságon. Itt jön képbe a polgári eljárásjog azon szabálya,

[357] Régi Ptk. 538. §. (1) bek.
[358] A biztosítási szerződés létrejöttére: WELLMANN GYÖRGY: A biztosítási szerződés létrejötte és hatálya, avagy megilleti-e a biztosítót az ajánlat visszautasításának a joga a káresemény bekövetkeztét követően? *Gazdaság és Jog*. 1997. 3. sz. 19. p.
[359] GRECSÁK KÁROLY: A biztosítási joggyakorlat 1916-ban. *Kereskedelmi jog,* 1916, 1-2. sz., 2. p.

mely szerint a felperes kötelmi jogviszonyokban benyújthatja kereseti kérelmét a szerződéskötés helye szerint illetékes bíróságon is, feltéve, hogy meg tudja állapítani annak helyszínét.

Amennyiben a kötvényre úgy tekintünk, mint a biztosító egyoldalú elfogadó nyilatkozatának pótlására, úgy a szerződéskötés helye egybeesik a szerződéses ajánlat megtételének helyével, amely minden bizonnyal kedvezőbb az ügyfél számára, hiszen azért nem a székhelyen töltötte ki az ajánlati űrlapot. Amennyiben viszont a kötvényt a szerződést pótló okiratnak tekintjük, úgy lényegében a biztosító döntésétől, létesítő okiratától és belső szabályzataitól függ a szerződéskötés helye.

III.2.4. Fejlemények az új Polgári Törvénykönyv bevezetésével

A klasszikus teória szerint a szerződés teljesítése a szerződéses kötelezettségeket megszünteti, KOLOSVÁRY BÁLINT megfogalmazásában „A fizetés (*solutio*) vagy teljesítés, az a jogi tény, amely a kötelmet a hitelező kielégítésével felemészti. A fizetéssel az a szoros kapcsolat, amely a kötelmi jogviszonyoknak igazi tartalmát adja, magától és önként széthull s a jogi alávetettségben állott adósi jog- és érdekkör a hitelezői jog- és érdekkör nyomása alól felszabadul.”[360]

A „kötelem továbbhatásaként” is aposztrofálható jogintézmény a biztosítási jogban a biztosított vagyontárgy megkerülésének régi szabálya, melyet az új Ptk. is átvesz, szabályozva a felek közötti elszámolást. „Ha a biztosított vagyontárgy megkerül, a biztosított arra igényt tarthat; ebben az esetben a biztosító által teljesített szolgáltatást köteles visszatéríteni.”[361]

Az új Ptk. 6:449. § (1) bekezdésével törvényi rangra emelte a korábbi, bírói gyakorlati által is elismert szerződéses jogintézményt, a reaktiválást.

Az új Ptk. magát a kötvény elnevezést teljes mértékben törölte, helyébe a „fedezetet igazoló dokumentum” (fedezetigazolás) kifejezést vezette be, melynek alkalmazása akkor kötelező, ha a biztosítási szerződés nem írásban jött létre. Az új Ptk. részlegesen fenntartotta a hallgatólagos szerződéskötést, a biztosító hallgatásával létrejött biztosítási szerződésekre kialakult egységes jogtudományi álláspont és bírói gyakorlat értelmében ugyanakkor a biztosító székhelye nem feltétlenül esik egybe a belső szabályok szerint kötvénykiállításra jogosult

[360] KOLOSVÁRY BÁLINT: *Magánjog. A magyar magánjogból tartott egyetemi előadások rövid foglalata*. Harmadik kiadás. Budapest, 1930, Studium, 328. p.
[361] Ptk. 6:469. § *[A biztosított vagyontárgy megkerülése]*.

szervével. Az említett szervezeti egység jogosult csak ugyanis az ügyfél biztosítási szerződés megkötésére irányuló ajánlatáról nyilatkozni, azt elfogadni vagy elutasítani, a hozzá való beérkezéstől kezdődik a 15 napos nyilatkozattételi határidő.

Ehhez képest – nem lebecsülve az ajánlatok összetettségének fokozódását – nehezen érthető a biztosítók aggodalma a 15 napos szabály miatt, amit ráadásul a kötvénykiállításra jogosult szervhez érkezéstől kell számítani. Az új Ptk. mindenesetre fogyasztói szerződésekre[362] korlátozza a biztosító ráautaló magatartásával létrejövő szerződéseket azzal, hogy egészségügyi vizsgálat szükségessége esetén ennek négyszerese, 60 nap áll rendelkezésre.[363]

Hozzá kell tenni, hogy a Kt. alapvetően megengedő szabályokat tartalmazott, míg a régi Ptk. biztosítási fejezete egyoldalúan kógens volt. Az új Ptk. kompromisszumos megoldásként csupán a fogyasztói biztosítási szerződések nevesített kérdésköreiben hagyta meg az egyoldalú kógenciát.[364] Az eltérés lehetősége tovább szélesedik azáltal, hogy míg a régi Ptk. csupán a biztosított és a kedvezményezett javára történő eltérést teszi lehetővé, addig az új magánjogi kódex az eltérési lehetőséget kiterjeszti a fenti személyektől adott esetben elkülönülő szerződő félre is.

A kötvény elnevezés álláspontom szerint olyannyira beépült mind a jogi szaknyelvbe, mind pedig a köznyelvbe, hogy az új Ptk. „nevezéktani" reformja ellenére az új biztosítások esetében is hosszú évekig biztosítási kötvényekről, valamint az azokat azonosító ún. „kötvényszámokról" fogunk beszélni.

A biztosítási szerződés írásbeliséghez kötöttségét a Kt. és a régi Ptk. is kimondja az összes biztosítási módozatra, azonban az új Ptk. már megengedőbb megfogalmazást használ, nevezetesen amennyiben nem írásban jött létre a szerződés, úgy a biztosító köteles biztosítási fedezetet igazoló dokumentumot kiállítani.

A biztosítási szerződések jogát szabályozó kódexek élete során (HARMATHY ATTILÁVAL egyetértve[365]) a kodifikáció lezárulta nem egy korszak kezdetét, hanem egy korszak elejét jelenti.

---

[362] A fogyasztóvédelmi jog térnyerésére és a nemzet jogok bomlására: WERRO, FRANZ: Comparative Studies in private law. In Bussani, Mauro – Mattei, Ugo eds.: *The Cambridge Companion to Comparative Law*. Cambridge, 2012, Cambridge University Press, 124. p.

[363] 6:444. § *[A biztosító ráutaló magatartása fogyasztói szerződésben]*.

[364] 6:455. § *[A fogyasztói biztosítási szerződés egyoldalúan kógens szabályai], [A fogyasztói összegbiztosítások és az egészségbiztosítási szerződés egyoldalúan kógens szabályozása]*.

[365] HARMATHY ATTILA: A magyar polgári jogi kodifikáció jelenlegi szakaszáról. In Grad-Gyenge Anikó szerk.: *Egy új korszak hajnalán. Konferencia-kötet az új Polgári Törvénykönyv tiszteletére.* Budapest, 2013, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar, 20. p.

A biztosítási jogviszony létrejötte nem feltétlenül esik egybe a biztosítási szerződés megkötésével. A biztosítási jogviszony elméletileg létrejöhet a szerződéskötésen kívül jogszabályi rendelkezés értelmében,[366] valamint alapulhat tagsági jogviszonyon is. A szerződésen kívüli kötelem-keletkeztető tényállások fejlődése érdekes ívet járt be, hiszen a XIX. század végén, XX. század elején virágzó biztosítási piacon a részvénytársaságokon kívül számos egyesület és biztosító szövetkezet is működött, a biztosítási jogviszony létrejöttét később mégis csak szerződéses úton tartották kivitelezhetőnek. Figyelemre méltó ugyanakkor, hogy a céhek, testvérületek nem kötöttek biztosítási szerződést tagjaikkal, önmagában a szövetkezeti tagság alapján jött létre a biztosítási jogviszony.[367]

A rendszerváltást követően a biztosítási köz- és magánjogi szabályozás kettévált, más ütemben és egymással nem koherensen fejlődött, mely az elmúlt bő két évtizedben számos probléma forrásává vált. A szocialista rendszerben kimunkált Ptk. sokáig hatályban maradt, biztosítási jogi XLV. fejezete alig változott, ugyanakkor két teljes mértékben közjoginak szánt, de jelentős mértékben magánjogi elemekkel átszőtt kódex is született. A régi Kt. még tartalmazta a szerződés kötelező tartalmi elemeit, míg a régi Ptk.-ból ezek hiányoztak, a hiányt pedig a közjogi kódexek orvosolták.

A biztosítási tevékenység közjogi szabályozása és definiálása[368] kimondta, hogy jogszabályon és tagsági jogviszonyon is alapulhat biztosítási jogviszony, azonban a régi Ptk. erről nem vett tudomást. A hatályos új Ptk. 6:457. § szerint az egyesületi tagsági viszonyon alapuló biztosítási jogviszonyra is alkalmazni kell a biztosítási cím rendelkezéseit. Jelenleg biztosító szövetkezet nem működik, kölcsönös biztosító egyesület pedig elenyésző számú a részvénytársaságokhoz képest, a bizonytalan törvényi szabályozás miatt pedig minden egyesület ragaszkodik a tagsági jogviszony létesítésén túl a biztosítási szerződés megkötéséhez is. Az Európai Biztosítók Szövetsége célul tűzte ki az Európai Biztosító Részvénytársaság és az Európai Biztosító Szövetkezet jogi konstrukció létrehozását.[369]

A 2014-es Bit. 17. §. (1) és (2) egymáshoz képest ellentmondásos, rendelkezéseit jogilag lehetetlen teljesíteni, hiszen míg a 17. § (1) értelmében biztosítási szerződés csak egyesület

[366] V.ö. BOZÓKY GÉZA: A szállítmányozó biztosítási kötelezettségéről. *Kereskedelmi jog*, 1907. 18. sz. 369. p.
[367] RÓSA FERENC: *A magyar biztosítási törvény. magyarázata*, Budapest, 1902, Wodianer F. és Fiai, 35. p.
[368] Az 1995-ös és a 2003-as Bit. 4. §-a tartalmazza a definíciót.
[369] SZABÓ MARCEL: *A környezeti biztosítás, a környezeti kár megelőzésének szolgálatában. Az alapvető jogok biztosa és a Magyar Biztosítók Szövetséges konferencia-kiadványa*. Budapest, Magyar Biztosítók Szövetsége, Alapvető Jogok Biztosának Hivatala, 2013. 113. p.

taggal létesíthető, addig a 17. § (2) bek. értelmében tag csak az lehet, akinek már van biztosítási szerződése,a két feltétel kölcsönösen kizárja egymás alkalmazhatóságát.

Egy ominózus fizetésképtelenségi ügy (MÁV Általános Biztosító Egyesület) azonban mind a biztosító egyesületekkel kapcsolatos alkotmánybírósági esetjogot, mind a jogalkotást, mind pedig a jogtudományt „megihlette". Az új Ptk.-ba bekerült egy – a jelenlegi gyakorlatnak megfelelő – szabály,[370] miszerint az egyesületi tagsági jogviszonyon alapuló biztosítási jogviszonyra is alkalmazni kell a biztosítási szerződési szabályokat. A biztosító szövetkezet kimaradása jelenleg hazai biztosító szövetkezet hiányában praktikusan nem hiányzik ugyan a szövegből, de álláspontom szerint mind a történelmi hagyományok, mind pedig a külföldi példák és fejlődési irányok szükségessé tennék a szövetkezi tagsági jogviszonyon alapuló biztosítási jogviszony bátrabb támogatását a magánjogi kódexben.

Az új Ptk. kodifikációja során felmerült, hogy a javaslat ugyan nem minősítette értékpírnak a biztosítási kötvényt, de nem is kívánta megtiltani a szállítmánybiztosítási kötvények forgatását, mely bevett szokás a nemzetközi gyakorlatban.[371]

III.2.4.1. Egyoldalú (klaudikáló) kógencia a biztosítási jogban

A magánautonómia, valamint az azt védő szerződési szabadság önmagában is érték,[372] kivételesen azonban korlátozni is lehet,[373] melynek témám szempontjából legfontosabb esete a szerződő felek érdekérvényesítő képessége közötti nagyfokú különbség, mely jogalkotói beavatkozás nélkül tipikusan megjelenik a kialakított, olykor kikényszerített szerződéses rendelkezésekben.

A magyar szabályozásban az alapvetően diszpozitív Kt. után a régi Ptk. a korábban hivatkozott átszámozott, de a rendszerváltást követően is változatlan szabállyal rendezte a felek viszonyát. A szerződő / biztosított hátrányára történő eltérésnél kiolvasztható a jogszabályi rendelkezésekből az a tétel, hogy csupán az a szerződéses rendelkezés jogszabályba ütköző, amely objektív hátrányt jelent számára, a szubjektív sérelem-érzet figyelmen kívül marad,[374]

---

[370] 6:457. § *[A biztosítási szerződési szabályok hatályának kiterjesztése]*.
[371] MAGYAR BIZTOSÍTÓK SZÖVETSÉGE: Polgári Törvénykönyv. Biztosítási Szerződés I. Javaslat – Normaszöveg és indoklás. Budapest, 2006. november 14. *Biztosítási Szemle,* 2007. 4. sz. 4-21. p.
[372] V. ö. EÖRSI GYULA: *Összehasonlító polgári jog. Jogtípusok jogcsoportok és a jogfejlődés útjai*. Budapest, 1975, Akadémiai Kiadó, 63. p.
[373] VÉKÁS LAJOS: A szerződési szabadság alkotmányos korláta. *Jogtudományi Közlöny*, 1999. 2. 53-60. p.
[374] LÁBADY TAMÁS: Gondolatok a visszavásárlási jogról egy életbiztosítási jogeset kapcsán. In *Biztosítási szemle*, 1994. 11-12. sz. 18. p.

összhangban a vagyonjog egyéb szabályaival (pl. a kár összegének megállapítása során indifferens az ún. „előszereteti érték", a *pretium affectionis*).

Egy ideális versenyhelyzetben a biztosítók élnek a biztosított / szerződő fél javára történő eltérési lehetőséggel, tehát a jogalkotó által felállított egyensúly a biztosított / szerződő fél felé fog billenni, s ezáltal az egyoldalúan kógens rendelkezések csupán egyfajta – a tényleges szerződéses rendelkezésekben meg nem jelenő – jogszabályi kiindulópontot, alapot jelentenek. KUNCZ ÖDÖN találó szavaival élve: „A kógens jogszabályokat sem szabad azonban a biztosítási szerződés élő jogszabályainak venni. Ezek u.i. csak azt a *minimumot* állapítják meg, amit a biztosítottnak feltétlenül meg kell adni, de nem állnak útjában annak, hogy a vállalatok – versenyképességük fokozása érdekében – túllicitálják a törvényes szabály nagylelkűségét"[375] (bár a szerző nem teszi hozzá, egyértelmű, hogy az egyoldalú kógenciára utal).

Az üzleti biztosítások körében gyakran egyáltalán nem beszélhetünk gazdasági erő és érdekérvényesítő képesség szempontjából gyengébb szerződőről / biztosítottról. A régi Ptk. kodifikációjakor nem is gondoltak olyan esetre, hogy a biztosító nála gazdaságilag lényegesen erősebb szerződő féllel kerülhessen kapcsolatba, amely azonban manapság korántsem ritka nagyvállalatok esetében, hogy igényérvényesítési képesség tekintetében erősebben a biztosítónál. Ami a szerződők / biztosítottak információhiányát, laikus mivoltát érinti, gyakran ez sem áll fenn, hiszen szintén a banki szféránál maradva rohamosan terjednek a hibrid banki és biztosítási termékek, amelyek kialakítása elképzelhetetlen a két szektor közötti információáramlás nélkül.

A szállítmánybiztosítási szerződés alapvetően a szerződési szabadságon alapul, ideértve különösen a szerződéskötésről, valamint a szerződés tartalmáról való döntés szabadságát. A régi Polgári Törvénykönyv szerint a szállítmányozó a küldeményt csak a megbízó utasítására volt köteles biztosítani,[376] az új Ptk. törvényjavaslata[377] lényegében ugyanezt mondta ki, csupán a megbízói költségviselést említette meg külön a szállítmányozási szerződés fogalmán túl is.

A törvényjavaslat miniszteri indokolása leszögezte, hogy „feleket terhelő tájékoztatási és együttműködési kötelezettségből fakadóan a szállítmányozó akkor jár el helyesen, ha az áru továbbításával kapcsolatos esetleges különleges veszélyekre felhívja a megbízó figyelmét,

[375] KUNCZ ÖDÖN: *A magyar kereskedelmi- és váltójog tankönyve*. Budapest, 1938, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 418. p.
[376] Régi Ptk. 515. § (3) bek.
[377] T/5949. számú törvényjavaslat a Polgári Törvénykönyvről 5:282. § (3) bek.

hogy eldönthesse, akar-e biztosítási szerződést kötni vagy a biztosítási díj megtakarításával vállalja a kockázatot."[378]

Az egyoldalú kógencia[379] hatálya korábban az összes biztosítási szerződésre kiterjedt, míg az új Ptk.-ban csak a fogyasztói biztosítási szerződésekre vonatkozik. Egyoldalú kógenciával találkozhatunk részlegesen a munkajogban, illetve teljeskörűen a fogyasztóvédelmi jogban is.

Az egyoldalú kógencia (az új Ptk. szóhasználatában: a biztosítási szerződés eltérést nem engedő rendelkezései)[380] szabályai jelentősen megváltoztak a régi Ptk.-hoz képest. Talán a legfontosabb nóvum, hogy a szinte hungaricumnak számító, egész biztosítási szerződési fejezetre kiterjedő hatályát a fogyasztói biztosítási szerződésekre[381] korlátozta a jogalkotó, más szóval az üzleti biztosítások terén érvényesül az eddig háttérbe szorított szerződési szabadság.

A szabály további enyhítését jelenti, hogy még a fogyasztói biztosítási szerződések esetében is csak taxatíve meghatározott normáktól való eltérés tilalmazott: a biztosító ráutaló magatartásával történő szerződéskötésre, a díjfizetés elmaradásának következményeire, a biztosított és a károsult egyezségére, a szerződés megszűnése esetén fennálló díjfizetési kötelezettségre, a fedezetfeltöltésre, a kármegelőzési és kárenyhítési kötelezettségre, a biztosítási esemény előidézésére, továbbá a törvényi engedményre, valamint az élet-, baleset- és betegségbiztosításra vonatkozó rendelkezésekre vonatkozó szabályok alkotják a tilalomfát.

Érdekes változás, hogy míg a régi szabályok alapján a biztosított, ill. a kedvezményezett hátrányára, addig az új szabályok szerint a biztosított, illetőleg a szerződő hátrányára tilos eltérni a Ptk. vonatkozó rendelkezéseitől. A kedvezményezett kiesése a védelmi körből álláspontom szerint nem jelenti a fogyasztók érdeksérelmét, figyelemmel arra, hogy a kedvezményezett – bár a Bit. szerint ügyfélnek[382] minősül – nem alanya a szerződésnek, azt nem kötelező aláírnia, személye a biztosítóhoz címzett egyoldalú jognyilatkozattal bármikor megváltoztatható (leszámítva az új Ptk. szerinti visszavonhatatlan kedvezményezett-jelölést). A kedvezményezett-jelölés esetén tehát egy speciális harmadik személy javára szóló szerződésről beszélünk, a szerződő fél a saját jogosítványainak egy szeletét engedi át a

[378] T/5949. számú törvényjavaslat a Polgári Törvénykönyvről miniszteri indokolása
[379] VERMES ATTILA: Egyoldalú (klaudikáló) kógencia a biztosítási jogban. In: Mankovits Tamás – Molnár Sándor Károly – Németh Sarolta (szerk.): *Tavaszi Szél konferenciakiadvány 2007*. Budapest: Doktoranduszok Országos Szövetsége, 2007. ISBN 978-963-87569-0-9 575. p.
[380] 6:455. §.
[381] Ld. bővebben: VERMES ATTILA: A biztosítási jog fogyasztóvédelmi aspektusa. In Svéhlik Csaba szerk.: *II. Kheops Tudományos Konferencia előadáskötet*. Mór, 2007, KHEOPS Automobil-Kutató Intézet, 205-214. p.
[382] ZAVODNYIK JÓZSEF: *A biztosítókról és a biztosítási tevékenységről szóló 2003. évi LX. törvény magyarázata. 1. kötet*. Budapest, 2006, Magyar Hivatalos Közlönykiadó, 90. p.

kedvezményezettnek, a szerződő fél jogállásának körülbástyázása tehát kellőképpen óvja az átengedett részjogosítványokkal rendelkező ügyfél helyzetét.

A szerződő fél felvétele a védett körbe ugyanakkor üdvözlendő, hiszen a biztosítotti és szerződő féli pozíció különválása esetén közvetlenül a szerződő fél áll kapcsolatban a biztosítóval, ő köteles a biztosítási díjak befizetésére, ill. hozzá kell címezni a biztosítói jognyilatkozatokat.

Jelenleg a biztosítási szerződés minimális tartalmi követelményeit[383] a Bit.-ben találjuk meg, azaz egy alapvetően közjogi jellegű ágazati kódexben, sajnálatos módon mindez nem került át az új Ptk.-ba.

A régi Ptk. értelmében ugyan tetszőleges tartalommal, akár a biztosító nyomtatványaitól, szabályzataitól teljesen eltérő ajánlat esetében is létrejön a szerződés, amennyiben arra a biztosító a kötvénykiállításra jogosult szervéhez érkezéstől számított 15 napon belül nem nyilatkozik. Mivel itt a polgári jogi együttműködési kötelezettség megszegésének sajátos esetéről van szó, azaz a szerződés létrejötte szankciós, annyit enged meg csupán a jogalkotó a biztosítónak, hogy a szabályzatától való eltérés esetében szerződésmódosítást javasolhat, annak el nem fogadása esetében pedig felmondhatja a szerződést.

Az új Ptk. szerint a biztosító hallgatásával még fogyasztói ajánlat esetében is csupán akkor jön létre a szerződés, ha az egyrészt megfelel a biztosítási szabályzatokban rögzített díjszabásnak, másrész pedig formailag a biztosító által rendszeresített ajánlati űrlapat használták erre a célra.

A szakmai közélet ugyanakkor már a kodifikáció során tisztában volt azzal, hogy bizonyos üzleti szerződéseket a későbbiekben sem a magyar Ptk. biztosítási rendelkezései alapján fognak megkötni: „Más megközelítésben ugyanígy feleslegessé válhat annak a felvetése, hogy a javaslat vegye ki tárgyi hatálya alól a kizárólag professzionális biztosítási ügyleteket, amelyek esetében egyébként az általános szabályok által szinte kezelhetetlen, de a kereskedelmi szokások oldaláról indokolt eltérésekkel kell számolni. Ilyennek tekinthető – egyebek között – a (tengeri) szállítmány-, a fuvarozói és szállítmányozói felelősségbiztosítás, a viszontbiztosítás, a hitel- és a kezességi biztosítás.)”[384]

---

[383] KOVÁCS ZSOLT szerk.: *Biztosítási Közjog*. Budapest, 2006, HVG-ORAC, 221-225. pp.

[384] KISS FERENC KÁLMÁN: Vita közben – az új Ptk. tervezetéről, különös tekintetel a biztosítási szerződések szabályaira. *Biztosítási Szemle*, 2008. 2. sz. 3-15. p.

III.2.4.2. A biztosítási jog fogyasztóvédelmi aspektusa

A Tanács 93/13/EGK irányelve (1993. április 5.) a fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről 4. § (2) bek. alapján a biztosítási szerződéseknél a biztosítási kockázat nem minden megfogalmazása minősül lényeges tartalomnak: csak azok esnek hatályon kívül, amik világosan a kockázattal foglalkoznak és amennyiben a biztosító kötelezettségének megszorítását figyelembe veszik a biztosítási díj kalkulációjakor.[385]

A fogyasztói érdekek hatékony védelme kérdésének további aktualitást kölcsönöz az európai biztosítási szerződési jog újrafogalmazását célul kitűző munkacsoport (*Project Group „Restatement of European Insurance Contract Law”*) biztosítási szerződési jogi modelltörvénye, mely szintén jelentős figyelmet szentelt a gyengébbik felet óvó szabályok kidolgozására.

Az Európai Parlament és a Tanács tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokról szóló 2005/29/EK irányelvének I. sz. melléklet 27. pontja kimondja, hogy tisztességtelennek minősül „Biztosítási kötvénnyel kapcsolatosan kártérítési igényt érvényesíteni kívánó fogyasztótól olyan dokumentumok bemutatásának megkövetelése, amelyek az igény érvényességének megítélése szempontjából ésszerűen nem tekinthetők irányadónak, vagy a vonatkozó írásbeli megkeresésre a válaszadás rendszeres elmulasztása azzal a céllal, hogy ez a fogyasztót visszatartsa szerződéses jogainak gyakorlásától.”

A biztosítási jog címen belül általános szabályként az egyoldalú kógencia helyébe a diszpozitivitás lép, ugyanakkor mind a fogyasztói biztosítási szerződések, mind pedig a tetszőleges jogalanyok által kötött biztosítási szerződések körében fennmarad bizonyos – taxatíve felsorolt – esetekben a klaudikáló kógencia.

Egy jogszabály kodifikációja természetesen magán viseli a kialakulásakor fennálló hazai gazdasági és társadalmi viszonyok nyomát, igyekszik adaptálni a fejlettebb külföldi megoldásokat, olykor pedig nem tudatos konvergenciáról[386] beszélhetünk. Jelentős különbséget találunk abban, hogy milyen emberképpel dolgozott a jelenlegi, illetve milyennel dolgozik az új Ptk.,[387] utóbbi kiindulópontja ugyanis az, hogy az egyes természetes személyek általában képesek érdekeik felismerésére, érvényesítésére és védelmére, ebből következően a jogalkotó csak kivételesen avatkozhat be a felek közötti jogviszonyokba.

---

[385] TWIGG-FLESNER, CHRISTIAN ed.: *The Cambridge Companion to European Union Private Law*. Cambridge, 2010, Cambridge University Press, 220. p.
[386] EÖRSI GYULA: *Összehasonlító polgári jog. Jogtípusok jogcsoportok és a jogfejlődés útjai*. Budapest, 1975, Akadémiai Kiadó, 342. p.
[387] VÉKÁS LAJOS: Az új Polgári Törvénykönyv elméleti előkérdései. In *Magyar Jog*. 2001. 12. 764-768. p.

A jogalkotónak a jogpolitikai célok kodifikációs megvalósítása során céltudatosan szelektálnia és súlyoznia kell a preventív kontroll és a korrektív kontroll alkalmazásának eszközeit.[388] A biztosítási szerződések esetén álláspontom szerint akkor sem lenne szükség az egyoldalú kógencia teljes körű fenntartására, amikor a fogyasztónak minősülő ügyfél biztosítási alkusz közvetítésével köti meg a szerződést. Ebben az esetben ugyanis a fogyasztó egy olyan szolgáltatást vásárol, amelyben egy szakértőt bíz meg a szerződés közvetítésével, innentől kezdve – az információk vonatkozásában legalábbis – nincsen erősebb pozícióban a biztosító. Ami a gazdasági érdekérvényesítő képességet illeti, a biztosítási alkusz már jóval nagyobb befolyással rendelkezik a szerződéses rendelkezéseket illetően, mint egy egyszerű fogyasztó, adott esetben még az is elképzelhető, hogy a biztosításközvetítő „diktál" a biztosítótársaságnak. Ezen módosítás persze feltételezi azt a helyzetet, amikor az alkuszok valóban a szerződő felektől származó megbízási díjból, és nem pedig a biztosító által fizetett jutalékból élnek.

A biztosítási jog szabályozása során, figyelembe véve a szabad európai biztosítási piacot, a vállalati biztosítások növekvő jelentőségét, valamint a szerződő felek olykor a biztosítókat is jelentősen meghaladó erejét, érdekérvényesítő képességét, az egyoldalú kógencia általános fenntartása már nem indokolt. A fogyasztói biztosítási szerződések körében jelentős jogalkotói beavatkozásra volt szükség, s ebben közmegegyezés is alakult ki. Az általános érdekviszonyok, szabályozási elvek tisztázása után a jövő vitáinak azon részletszabályok pontosításáról kell szólnia, hogy az ismert és elfogadott paradigma alapján konkrétan milyen körre szorítkozzon a magánautonómiába való beavatkozás.

[388] TAKÁTS PÉTER: *A szabványszerződések,* Budapest, 1987, Akadémiai Kiadó, 53. p.

IV. A rakomány biztosítása

IV.1. Jogválasztás

Nem-életbiztosítások esetén nagykockázatoknál szabadon választható bármely EU-tagállam joga, azzal a megkötéssel, hogy az összes biztosítási szerződés esetén alkalmazni kell az eljáró bíróság államának feltétlen érvényesülést igénylő rendelkezéseit, itt tehát komoly szabályozási versennyel állunk szemben.

A tengeri biztosításban gyakori volt, hogy a szerződéskötés helyétől eltérő földrajzi helyen, idegen kikötőben következett be a kár. A hajók és áruk biztosítása terén a biztosítók általában külföldi kereskedők voltak, akik megpróbálták saját jogukat alkalmazni.

A tengerjog egy vegyes jogrendszer, ami hasznot húz a *common law* és kontinentális jog házasságából.[389]

A kereskedelmi tranzakciókban gyakran az angol jogot választják. Köztudott, hogy az angol biztosítási jog erősen a biztosítónak kedvez. Bizonyítható, hogy az angol biztosítók piacvesztésének egyik oka ez.[390]

A *quis elegit iudicem elegit ius* elve alapján a londoni bíró vagy londoni választottbíró valószínűleg jobban dolgozik, ha az angol jogot választják, amit a legjobban ismer.[391]

Az angolszász országok jogfejlesztésre életre hívott bizottságainak kritikája mellett legalább ennyire jelentős, hogy a londoni biztosítási piacot évről évre egyre jelentősebb számban hagyják el az ügyfelek, akik a kontinentális Európát,[392] azon belül főként Norvégiát és Németországot választják.[393] A tengeri *warranty* eszméje idegen a kontinentális jogrendszerekben, és a biztosítók a kockázatok megváltozásával szembeni védekezésként

---

[389] TETLEY, WILLIAM: Maritime Law as a Mixed Legal Systerm. *Tulane Maritime Law Journal*. 1999. No. 2. 317-350. p. különösen 336. p.

[390] BEALE, HUGH: The European Civil Code Movement and the European Union´s Common Frame of Reference. *Legal Infirmation Management.* 2006. Issue 1, 10. p.

[391] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 33. p.

[392] A statisztikák azt mutatják, hogy veszélyben van London vezető szerepe e tengeri biztosításban. Míg 1991-ben a világ tengeri biztosítási szerződéseinek 31.2%-át tette ki a londoni piac, addig ez 1994-re 27%-ra, 1999-re pedig 21%-ra csökkent. Association of British Insurers: Facts, Figures and Trends (1997, 1998, 1999 and 2000).

[393] Association of British Insurers, Insurance: Facts, Figures and Trends, 1999, 32. p.

általában olyan szerződéses eszközöket keresnek, amelyek a szerződésszegés és a kár között némi okozati kapcsolatot igényelnek.[394] A londoni piac válaszolt már említett fejleményekre, azzal, hogy a tradicionális rezsimtől eltávolodott számos esetben az IHC 2003-ban. A szerkesztők előnyben részesítették a tengeri *warranty*-val szemben az egyéb szerződéses eszközöket a biztosító védelmére a kockázat futamidő alatti megváltozásával szemben.[395]

A fentiekből látható, hogy a biztosítók könnyedén alkalmazhatják valamely másik tagállam jogát, azaz könnyen úgy járhat a biztosított / szerződő fél, hogy a számára legkedvezőbb szolgáltatást nyújtó biztosításhoz valamely más ország jogát kell magára nézve kötelezőnek elismernie. Abban az esetben, amennyiben a magyar jog túlzottan sok kógens, vagy egyoldalúan kógens rendelkezést alkalmaz, úgy könnyen lehet, hogy alulmarad a szabályozási versenyben, hiszen az olcsóbb, egyszerűbb hazai kárrendezés nem biztos, hogy elegendő érv lesz a magyar jog választása mellett.[396]

Az Európai Bizottság 1971-ben megkülönböztette a nagykockázatokat és a tömegkockázatokat, valamint a kötelező biztosításokat, előbbinél, különösen tengeri és szállítmánybiztosítás esetében a Bizottság az alkalmazandó jog szabad megválasztását javasolta, az erőteljesebb verseny érdekében.[397]

Az Európai Bizottság a Tanácsnak 1979-ben tett egy javaslatot a biztosítási jogra vonatkozó nemzetközi magánjogi szabályok egységesítésére, de a tagállamok ezt nem fogadták el.[398]

---

[394] A kontinentális jogrendszerekről bővebben: WILHELMSEN, TRINE-LISE: The Marine Insurance System in Civil Law Countries. *MarIus*. 1998. No. 242, 15. p. (A publikáció elhangzott: Marine Insurance Symposium 1998, Comité Maritime International, Norwegian Maritime Law Association and Scandinavian Institute of Maritime Law, Oslo.

[395] SOYER, BARIS: Classification of terms in marine insurance contracts in the context of contemporary developments. London. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*, 2006, Informa, 117. p.

[396] KOVÁCS ZSOLT: *Az egyoldalú kogencia a vállalati biztosítások körében – versenyképes marad-e a magyar biztosítási jog?* IX. AIDA Budapest Biztosítási Kollokvium. 2006. november 23-24. http://www.aidahungary.org/wp-content/uploads/2014/02/kerekasztal_kovacszsolt_AIDA_BP2006.pdf (2007. március 19.)

[397] BASEDOW, JÜRGEN: Towards a European Insurance Contract Law? The Commission Expert Group, its Antecedents and Consequences. *Max Planck Institute for Comparative and International Private Law Research Paper Series* 2015. No. 18. 2. p.

[398] COMMISSION: *Proposal for a Council Directive on the coordination of Laws, regulations and administrative provisions relating to insurance contracts*. Official Journal 1979 C190. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1979:190:FULL&from=EN 2-7. p. (2016. május 26.), kiegészítve: COMMISSION: *Amendment to the profosal for a Council Directive on the coordination of laws, regulations and administrative profisions relating to insurance contracts*. Official Journal 1980 C355 30-38. p. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1980:355:FULL&from=DA (2016. május 26.), SMULDERS, BEN - GLAZENER, PAUL: Harmonization in the Field of Insurance Law through the Introduction fo Comnunity Rules of Conflict. *Common Market Law Review*, 1992. Issue 4. 775, 777. p.

A Római Egyezmény[399] (20. Cikk) teret ad a *lex specialis*, egyes szerződéseket szabályozó normáknak, mint például a CMR 1956 1. Cikk.[400]

A Római Egyezmény 3.1 Cikk alapján a szerződésekre elsődlegesen azt a jogot kell alkalmazni, amit a felek kifejezetten választottak. A jog lehet valamely tagállam joga (2. Cikk), vagy olyan jog is, amelyhez a feleket vagy magát a szerződést más kapcsolat fűzi (3.3. Cikk). Kifejezett jogválasztás hiányában azt a szerződést kell alkalmazni, amelyet a felek implicite választotta az eset körülményei alapján. Harmadrészt mindenféle jogválasztás hiányában az a jogot kell alkalmazni, ami a szerződéssel legközelebbi rokonságban áll, a renvoi lehetőségét kizárták (15. Cikk).[401]

A Giuliano-Lagarde Jelentés a Római Egyezmény 3. Cikkéhez fűzött kommentárja szerint amennyiben a Lloyd´s tengeri biztosítási kötvényét választják a felek, akkor a szerződés implicit módon tartalmazza az angol jogot választó kikötést.[402]

A kereskedelmi szerződések, beleértve a biztosítási szerződéseket is, kikényszeríthetők a *Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards*, azaz a New York-i Egyezmény alapján.[403]

A nemzetközi szállítmánybiztosításban jóval nagyobb a nemzetközi kollíziós magánjog szerepe, mint a CMR-biztosításban, ugyanis több fuvarozási alágazatban (pl. a szabadhajózásban) nincsen a felelősséget szabályozó nemzetközi egyezmény, s így mind a joghatóság, mind pedig az alkalmazandó jog megállapításához a nemzetközi kollíziós magánjog szabályait kell alkalmazni.

A Hágai Nemzetközi Magánjogi Konferencia 2005. június 30-i egyezménye a joghatósági megállapodásokról 17. cikke szerint a biztosítási és viszontbiztosítási szerződések az egyezmény hatálya alá tartoznak még akkor is, ha az alapjogviszony az egyezmény hatályán kívül esik. Az egyezmény 2. cikk (2) bekezdése kizárja a személy- és áruszállítást az egyezmény hatálya alól, de ennek ellenére a szállítmánybiztosítási ügyletek az egyezmény

---

[399] Egyezmény a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról, 1980. június. 19.

[400] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa., 48. p.

[401] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 49. p.

[402] GIULIANO, MARIO - LAGARDE, PAUL: Report on the Convention on the law applicable to contractual obligations. Official Journal C 282, 31/10/1980 P. 0001 – 0050. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031(01):EN:HTML (2016. július 16.), 3. Cikk 3. pont

[403] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 825. p.

hatálya alá tartoznak, ezt a II. Rész Áttekintés 31. pontja is egyértelműsíti, külön nevesítve a tengeri biztosítást.

IV.2. Angol jog

IV.2.1. A kötvények csoportosítása

A kötvény szó a biztosítási szerződést, vagy magát az azt nyilvántartó dokumentumot jelöli az angol jogirodalom alapján, ahogy a szövegösszefüggés megkívánja.[404]

Az angol jogban a hallgatás nem jelent beleegyezést, így nem jön létre a szerződés egészen addig, amíg az ajánlat címzettje nem mond vagy tesz olyasmit, amivel jelzi annak elfogadását.[405] A válaszadással való késlekedés nem értelmezhető elfogadásnak,[406] mivel az elfogadás *prima facie* az ajánlatot tevő félnek címzett jognyilatkozat.[407]

A biztosító hallgatásával kapcsolatban az Egyesült Államokban kimondták,[408] hogy a amennyiben a biztosító elmulasztja az ajánlatot ésszerű időn belül elfogadni vagy visszautasítani, és ez azt eredményezi, hogy az ajánlattevő úgy gondolja, hogy rendelkezik biztosítási fedezettel, így ilyet nem keres máshol, akkor ezt úgy kell tekinteni, hogy implicite elfogadta a javaslatot.

A *Xenos* v. *Wickham* esetben[409] egy tengeri biztosítási kötvényt állított ki a biztosító, és az előlapjára a társaság két igazgatója odaírta az „aláírva, lepecsételve és kézbesítve" szöveget. A kézbesítésre nem volt más bizonyíték, és a kötvény kiállítása során a biztosítónál maradt, egészen addig, amíg ki nem kellett küldeni a biztosítottnak vagy ügynökének. A kár akkor következett be, amikor a kötvény még mindig a társaság birtokában volt. A Lordok Háza a bírók tanácsát meghallgatva arra az álláspontra helyezkedett, hogy a kötvény teljes és hatályos volt a kiállítás időpontjától kezdve. A előlapon található állítás, és minden más művelet azt mutatja, hogy a kiállítás teljes volt és ez perdöntő a társasággal szemben, aki nem csak aláírta és lepecsételte, hanem kézbesítette is a kötvényt, hiszen nincs más bizonyíték arra nézve, hogy a kiállítás idejében mi történt. Noha a kötvényt a társaság tisztségviselői visszatartották a

[404] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 21. p.
[405] Felthouse v. Bindley (1862) 11 C.B.(N.S.) 869., megerősítve (1863) 1 New Rep. 401.
[406] Harp Lager v. Granger´s Mutual Fire Ins. Co. of Frederick County, 49 Md. 307 (1878)
[407] Powell v. Lee (1908) 99 L.T. 284
[408] National Bk of Commerce v Royal Exchange Assurance, 455 F 2s 892 (6 Cir, 1972).
[409] (1863) 14 C. B.(N.S.) 435. (1867) L.R. 2 H.L. 296.

formális kiállítás után, ezt a biztosított érdekében tették, hiszen a kiállítás pillanatában az ő tulajdonává vált az okirat.[410]

A *cover note* olyan ideiglenes fedezetigazolás, ahol noha kötvényt nem bocsátottak ki, és nem fizettek biztosítási díjat, mégis létező fedezetet igazol halasztott díjfizetés mellett,[411] míg a *slip* hagyományos ideiglenes fedezetigazolást jelent, díjfzetés mellett.

Sok esetben a *policyholder* megnevezést alkalmazzák a biztosított megjelölésére, nem túl szabatosan.[412]

A szállítmánybiztosításban nem csupán kötvény, hanem biztosítást igazoló levelet *(certificate)* is kiállíthat a biztosító nyílt fedezet esetén, amely nem minősül forgatható okmánynak.[413]

A biztosítási intézetek biztosítási szokványokban közlik, hogy az egyes kockázati csoportokra miként köthető biztosítás, ezek az ún. záradékok vagy klauzulák.

A kötvény létezése nem akadályozza meg, hogy más egyéb kiegészítő dokumentumokra is hivatkozzanak, mint pl. a kötvényhez csatolt *rider* klauzulákra[414] vagy forgatmányokra. Továbbá a bíróság hivatkozni fog az ajánlati nyomtatványra,[415] vagy bármely más dokumentumra, amennyiben a kötvény kifejezetten utal rájuk. Általában a puszta hivatkozás nem elegendő, hanem egyértelműen bele kell foglalni a szerződésbe alkalmazását.[416] Tengeri biztosítás esetében a törvény minden egyes biztosítási szerződésnél megkívánja a kötvény kibocsátását.[417]

A szállítmánybiztosítási szerződés alakszerűségével kapcsolatban elmondható, hogy noha az angol jog szerint főszabályként a biztosítási szerződést akár szóban is meg lehet kötni, a tengeri biztosítási szerződés érvényességéhez írásba foglalás szükséges.

---

[410] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 136. p.
[411] EMANUEL, M. R.: *Insurance Law, Theory and Practice*. London, 1935, Virtue & Co Ltd., 37. p.
[412] MARTINEZ, LEO P. -, WHELAN, JOHN W.: *Cases and Materials on General Practice of Insurance Law*, 4th Edition, St. Paul, 2001, West Group. [Special Thanks to Erzsebet Karkus], 6. p.
[413] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 195. p.
[414]Aetna Ins Co v Houston Oil & Transport Co, 49 F 2d 121 (5 Cir, 1931).
[415] Yorkshire Ins Co v Campbell [1917] AC 218, 222 ff per Lord Sumner.
[416] V.ö. Salvin v James (1805) 6 East 571, 580 Lord Ellenborough CJ figyelembe vette a biztosító által közzétett hirdetést a kötvény feltételeinek tisztázásához.
[417] MIA 1906 22. §.

Amennyiben a kárt egynél több biztosítási szerződés fedezi, úgy együttbiztosításról beszélünk,[418] ilyenkor egy vagy többi biztosító fizet, a fizető biztosító pedig visszkereseti joggal rendelkezik a többi biztosítóval szemben.

Amennyiben több biztosítás is vonatkozik ugyanazon vagyontárgy ugyanazon biztosítási eseményére, akkor a szerződés úgy is rendelkezhet, hogy a biztosító csak a saját részét köteles fizetni, ezt értékelt arányosság klauzulának *(rateable proportion clause)* hívjuk.[419]

A garancialevelet (GA *Guarantee*) a szállítmánybiztosító írja alá, így közvetlen kötelezettséget vállal a kérdéses árura eső közös hajókárösszeg kifizetésére vonatkozóan.[420]

Az eredeti angol tengeri biztosítási kötvényt a főszöveg *(body)* módosítása nélkül, ún. intézményes záradékokkal módosították *(Institute Clauses)*, melyeket az *Institute of London Underwriters* szövegezett.[421]

A biztosítási kötvény vagy bizonylat *(certificate)* vevőre forgatásának[422] jelentősége – különösen ún. úszóáru esetén – az, hogy sok esetben ismeretlen marad a kár bekövetkezésének időpontja, így a vevő biztosítási fedezete folyamatos, nem csupán az adásvételi időpontjában keletkezik.[423]

A Lloyd´s esetében speciális a szerződéskötés[424] folyamata, mivel az aláírókkal a szerződő fél csak a Lloyd´s egyik brókerén keresztül léphet kapcsolatba, a bróker azonban ideiglenes fedezetet nyújthat.

A biztosítási szerződés létrehozatalához három feltételre van szükség: „a biztosító nem áll kockázatban egészen addig, amíg világosan nem fejezte ki szerződéskötési szándékát; az összes lényeges szerződési feltételben való megállapodás, és feltétel nélküli világos

---

[418] Az angol terminológiában *double insurance* (akkor is, ha kettőnél több biztosítási szerződésről van szó), míg az amerikai terminológia a szerződések halmozásáról beszél: *stacking*.
[419] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 908. p.
[420] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 274. p.
[421] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 201. p.
[422] PARKER, CHAUNCEY G.: The Nature of a Policy of Insurance with Regard to its Assignability. *Harvard Law Review*, Vol. 1. (1888) No 8., 394. p.
[423] KOBZA GYÖRGY szerk.: *Nemzetközi szállítmányozás*. Budapest, 1962, Közgazdasági és Jogi Kiadó, 292-293. p.
[424] Praet v Poland [1960] 1 Lloyd´s Rep. 416.

megegyezés".[425] A MIA 22. szakasza alapján – ellentétben az angol biztosítási szerződési jog általános szabályával - a tengeri biztosításhoz írásbeli kötvényre is szükség van. A tengeri biztosítás kétségkívül nem összeg-, hanem kárbiztosításnak minősül (az USA[426] jogának terminológiájában nyílt kötvény[427]).

A londoni piaci szokványait megtalálhatjuk a szervezet honlapján.[428]

Névre szóló kötvény *(named policy)* az, ahol az adott nevű hajóval kapcsolatos kockázatokra korlátozzák a biztosítási szerződés hatályát.

Keretbiztosítási kötvény *(floating policy)* a MIA 1906 alapján az, ahol a kötvény a biztosítást általános feltételekkel írja le, és a hajó(k) nevét, vagy más részleteket később határozzák meg.[429]

A MIA 1906 megkülönbözteti az értékkel bíró *(valued policy)* és az érték nélküli kötvényeket *(unvalued policy)*, utóbbi esetben csupán a biztosítási összeg lehetséges maximumát rögzítik, a tényleges biztosítási összeget később határozzák meg.

Valued policy esetében az áru beszerzési számla szerinti összegéhez hozzáadják a fuvardíjat és a biztosítási díjat, valamint 10-15% nyereséget. Unvalued kötvény esetében nincsen lehetőség a nyereség figyelembevételére. Külön a *Institute Time Clauses Freight* (1/8/89) foglalkozik a fuvardíj biztosításával.[430]

Az *unvalued policy*-t időnként *open policy*-nak is nevezik, nem összekeverendő az *open cover*-rel.[431]

Az értékre szóló kötvényben *(valued policy)* tartalmazza már a szerződés megkötésekor a biztosított áru értékét, érték nélküli költvény *(unvalued policy)* esetében ezt később adják meg a biztosítási összeghatár erejéig.

Az értéket tartalmazó (*valued*) kötvény esetében a biztosítási kötvénybe belefoglalják a biztosítás közvetett tárgyának megegyezés szerinti értékét a MIA1906 27. §. (2) bek. alapján.

---

[425] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 85. p.

[426] Az osztrák terminológiára nézve lásd: FENYVES, ATTILA - KOBAN, KLAUS. G.: *Österreichisches Versicherungsrecht*. Wien, 2000, Orac, a német terminológiára pedig Enge ENGE, HANS JOACHIM: *Transportversicherung*. 2. Ed. Wiesbaden, 1987, Gabler.

[427] BARNES, A. J. - DWORKIN, T. M. - RICHARDS, E. L.: *Law for Business.* New York, 2008, McGraw-Hill/Irwin, 715. p.

[428] http://www.iuaclauses.co.uk/site/cms/contentChapterView.asp?chapter=21.

[429] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould's Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 17. p.

[430] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 666. p.

[431] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell, 398. p.

Az értéket nem tartalmazó (*unvalued*) kötvény esetén a biztosítás közvetett tárgyának piaci értéke nem szerepel a kötvényben, azt utólag kell bizonyítani (MIA 1906 28. §.)[432]

„Van ú.n. taksált kötvény, amelyben az érték meg van jelölve és nyilt kötvény, amelyben e megjelölés hiányzik."[433]

A szállítmánybiztosítási szerződések csoportosíthatók útvonal, idő és vegyes kötvények szerint. Útvonal kötvény esetében alkalmazzák a tranzit klauzulát, azaz a raktárból raktárba utat fedezi a kötvény, beleértve a szárazföldi szakaszt is, ennek hiányában a kikötőben véget érne a kockázatviselés.[434] Útvonal kötvény *(voyage policy)* és idő kötvény *(time policy)* is megkülönböztethető. Az első esetben a szerződés az elhajózási kikötőből elindulás és a célkikötőbe megérkezés közötti tengeri vállalkozásra szól, míg a második esetben egy konkrét időintervallumot állapítanak meg a MIA1906 25. §. (1) bek. alapján.[435]

A rakomány biztosítását általában az útvonal, és nem az idő függvényében definiálják. Az útvonal régóta magába foglalja a tengeren kívüli kockázatokat is, először a raktár klauzula, aztán a hajó (*Craft*) klauzula, majd a *Transit* klauzula (ICC 1982 8. klauzula) foglalkozott ezzel a kérdéssel. A raktár klauzula kiterjesztette a fedezetet a szárazföldi szakaszra. A *Craft* klauzula (ICC 1963 3. klauzula) az átrakodási kockázatra nyújtott fedezetet.

Az útvonal kötvényekben a *terminus a quo* az a hely, ahol a biztosító kockázatvállalása kezdődik, a hajóra vonatkozó biztosítások esetében az elhajózási kikötő, az árura vonatkozó kötvényekben pedig a berakodási kikötő, ami általában, de nem szükségszerűen egy és ugyanaz. A *terminus ad quem*, a kockázatvállalás végén a hajó célkikötője, vagy az áru kirakodásának helye. A *viaggium* (biztosított útvonal) egy technikai feltétel, amit gondosan meg kell különböztetni az *inter navis*-tól (a hajó tényleges útjától).

Útvonalkötvény (*voyage policy*) esetén egy bizonyos áru meghatározott fuvarozási útvonalon történő egyszeri fuvarozására szól. Útvonalbiztosítás esetében is a fuvarozást ésszerű gyorsasággal kell lebonyolítani.

---

[432] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 16. p.

[433] *Közgazdasági enciklopédia.* 4. kötet. Budapest, 1929-1931, Athenaeum. [tengerijog; tengerek szabadsága címszó].

[434] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell, 399. p.

[435] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 16. p.

Az *excess of loss* kiegészítő biztosítás arra szolgál, hogy az ugyanazon biztosítási eseményre kötött más biztosítás által nem fedezett károkra kiterjedő védelmet nyújtson.[436]

Time policy esetében a kockázatvállalás időtartamában, különösen a kockázatvállalás kezdeti időpontjában meg kell egyezni. Egy kanadai jogesetben kimondták, hogy ha az ajánlatban nem határozták meg a kockázatvállalás kezdeti időpontját, a kockázatvállalás kezdeti időpontját az ajánlat átvételének időpontjában kell megállapítani.[437] Amennyiben a *terminus a quo* kérdésében megegyeztek, nem mindig kötelező a *terminus ad quem* kérdését kifejezetten megállapítani. A tűz, betörés és baleseti kockázatok elleni biztosítás gyakorlata az, hogy egy évre kötik a biztosítást, és amennyiben nincsen ezzel ellentétes értelmű rendelkezés a szerződésben, ezt úgy kell tekinteni, mintha a szerződés implicit tartalma lenne, ahogy az két amerikai ítéletből kitűnik.[438] A kockázatvállalás időtartamát meg lehet még állapítani az ugyanazok felek között létrejött korábbi biztosítási szerződésből is.[439]

Időre szóló kötvényt *(time policy)* jellemzően a hajótestre *(hull)* köti a hajó tulajdonosa vagy bérlője. Az időre szóló biztosítás mindig a kötvényben meghatározott időpontig érvényes, kivéve, ha valamilyen okból korábban megszüntetik.

A törzs- vagy keretkötvény *(general policy, floating policy)* lényegében a tartós gazdasági együttműködésre épülő keretszerződés, ahol a szerződés szerinti maximális biztosítási összeg erejéig a biztosító kockában áll akkor is, ha a konkrét és tételes küldemények heti vagy havi bejelentésére a fuvarozás megkezdése után kerül sor, feltéve, hogy a szerződésben szereplő útvonaltól, szállítóeszköztől és árunemektől nem térnek el.

A folyamatos vagy keretkötvény *(floating policy)* meghatározott összegű biztosításra szóló forgatható okmány, minden egyes szállítmányt külön bejelent a biztosított. A biztosító havonta levonja a keretkötvény biztosított értékéből a rakományok értékét, kimerüléskor új keretkötvényt állítnak ki.[440]

---

[436] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 909. p.
[437] Armstrong v. Provident Savings Life (1901) 2 Q L R. 771.
[438] Eames v. Home Ins Co., 94 U.S 621 (1876); Kimball v. Lions Ins Co., 17 Fed. Rep. 625 (1883).
[439] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 89. p.
[440] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 195-196. pp.

A keretkötvények két fajtája ismert: *floating policy (Institute Standard Conditions for Floating Policies)* és az *open cover (Institute Standard Conditions for Open Covers)*.[441] A *floating policy* az útvonal kötvények összessége, azaz nem idő kötvény.

IV.2.2. Biztosítási érdek

A MIA 1745 vezette be először a tengeri biztosítási szerződésekbe a biztosítási érdek meglétének követelményét, amely a MIA 1906-ban folytatódott. Az első törvény preambuluma a következőképpen fogalmaz: „Ahogy a tapasztalat mutatja, a biztosítási érdek létrehozatala, a biztosítási érdek hiánya vagy annak kizárólag a biztosítási kötvényre alapozása számos veszedelmes praktikát alakított ki, minek következtében nagyszámú hajó veszett oda, semmisült meg vagy vált az ellenség martalékává rakományával együtt … a fogadás és hazardírozás eme kártékony formájának bevezetésével, tisztességes kereskedelem, valamint a hajózás veszélyei biztosítása színlelésével a biztosításkötés intézményét és dicséretes gondolatát elferdítették, és így, ami a kereskedelem és navigáció bátorítására született, számos esetben káros és romboló egyaránt."[442]

A biztosítási érdek a biztosítási szerződés, valamint a biztosítási szerződésből fakadó minden kereset alapja.[443] Egyes szerzők[444] manapság megkérdőjelezik a biztosítási érdek létjogosultságát, azonban a tudomány ezt általában elfogadja, és a gyakorlat számára sem jelent jelentős nehézséget.

A kárbiztosításnak az „érdekbiztosítással" való azonosítása esetén persze ez az osztályozás sántít, hiszen pl. az újértéken történő dologbiztosítás esetén a biztosítási kártérítés a tényleges kárt meghaladja.

Minden tengeri biztosítási szerződésben két dolog alapvető fontosságú:

1. a biztosítás közvetett tárgyához fűződő érdek,

---

[441] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell, 403. p.

[442] idézi THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 18. p.

[443] „*Sicuti enim principale fundamentum assecurationis est risicum seu interessen aseecuratorum, sine quo non pitest subsidere assecuratio*". MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 6. p.

[444] LOWRY, JOHN – RAWLINGS, PHILIP: Re-thinking Insurable Interest. In Worthington, Sarah ed.: *Commercial Law and Commercial Practice*. Oxford, 2003, Hart Publishing, 335-372. p.

2. az érdek kitettsége a tengeri veszélyek okozta kárnak vagy veszteségnek.

A fentiek közül az első különbözteti meg a tengeri biztosítást a puszta fogadásoktól.[445]

A kárbiztosítás paradigmája a vagyonbiztosítás. Az embereknek biztosítási érdekük van a vagyonban, amennyiben elsősorban „gazdasági érdekük" található a vagyonban. Ez csupán a kár tényleges bekövetkezésének lehetősége, azaz ha a biztosított vagyontárgy károsodása vagy megsemmisülése a biztosítottnak pénzügyi veszteséget okoz. Angliában másodsorban az embereknek jogszerű vagy méltányos *(legal or equitable relation)* kapcsolatban kell állniuk a biztosított vagyontárggyal.[446]

A jogszerű vagy méltányos jogosultságnak vagy kötelezettségnek fent kell állnia, bármilyen várt vagy jövőbeni jog vagy kötelem elégtelen.[447] A puszta remény vagy várómány, noha várhatóan egy jövőbeni jogot, vagy egy jövőbeni kötelem tárgyát fogja képezni, nem hozza létre a biztosítási érdeket. Ennek következtében az áruk leendő vevőjének nincsen biztosítási érdeke, és ez elvezet odáig, hogy a szerződéses vevőnek sincsen, amennyiben még nem hozta el az árut, nem szerzett jogcímet és a kockázatot az eladó viseli.[448] Az iménti kiemelt korlátozások elég világosan a kár bekövetkezésének idejével állnak összefüggésben. Semmi sem gátolja meg a jövőbeni vevőt attól, hogy tengeri biztosítási szerződést kössön, azonban ha a kár bekövetkezésének időpontjában még mindig csupán várománnyal rendelkezik, úgy nincsen biztosítási érdeke az árukhoz és a kötvény alapján nem kaphat kártalanítást.[449]

A **legalista megközelítés** előnyeiként lehet említeni, hogy hatékony ellenszerét képezi a biztosítási szerződésnek álcázott fogadásoknak, és hogy viszonylag nagy bizonyosságot nyújt, megvédve ezzel a biztosítást a spekulatív károktól. Történelmileg a legalista megközelítés hatékony tesztje volt annak, mikor a biztosítást megpróbálták kiterjeszteni a fuvardíjra, bérleti díjra és profitra, hogy spekulatív igényeket is belefoglaljanak.[450] A megközelítésmódot azonban kritizálják azért, mert túl technikai és megszorító, hogy képes rendhagyó határokat húzni a jogszerű és jogellenes biztosítások közé, hogy szigorú bírói döntések szülője lehet, és képes

[445] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell. 7. p.
[446] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 31. p.
[447] Lucena v Craufurd (1806) B & P (NR) 269. 321. p.
[448] Piper v Royal Exchange Assurance (1932) 44 Ll L rep 103.
[449] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 33. p.
[450] Mc Swiney v Royal Exchange Assurance Co (1849) 14 QB 634; Halhead v Young (1856) 6 E & B 312.

arra, hogy kizárja a biztosítást olyan területekről, amelyekkel a kereskedővilág legálisan foglalkozik.[451]

Ez egy sokkal tényszerűbb megközelítése a biztosítási érdeknek, amely a **pénzügyi érdeket** hangsúlyozza, mentesen az olyan további kötöttségektől, mint hogy bizonyítani kellene, hogy a pénzügyi érdek a biztosított biztosítási tárgyához fűződő jogos vagy méltányos érdekén alapszik. A legalista megközelítéssel szemben, a biztosítási érdek tesztje azon a pénzügyi érdek egyszerű tényelemén alapszik, hogy ebben az értelemben a kár kockázatát pénzben ki lehessen fejezni. Az a tény, hogy a pénzügyi értékelés alkalomadtán kivételesen nehéz lehet, nem zárja ki a megoldás alkalmazását. A megközelítés szinkronban van a biztosítási szerződések közgazdasági természetével, ami a biztosított mentesítését jelenti a közvetlen és közvetett pénzügyi veszteségektől.[452]

A felszínen a biztosítási érdek fogalma magától értetődő azonban, ha jobban beleásunk, akkor a komplexitások kusza hálóját találjuk. Általánosságban a koncepció arra szolgál, hogy választóvonalat húzzon az érvényes és érvénytelen, vagy egyenesen illegális szerződések között. Ez azt jelenti, hogy megállapítják, kinek van joga biztosítást kötni, és ezen jog milyen terjedelmű. A koncepció ennek következtében korlátozó és megszorító, a biztosítás nem egyszerűen egy az alanyi jogok és választási lehetőségek mindenki számára nyitva álló *laissez-faire* kérdése. Ez a jog csak akkor létezik, ha a biztosítottnak legitim kapcsolata van a biztosítás tárgyával, szélesebb értelemben tehát a biztosított károsodást, hátrányt, veszteséget vagy sérelmet fog elszenvedni a biztosítási esemény bekövetkezésekor. A biztosítási érdek koncepcióját úgy is tekinthetjük, mintha azt kérdeznénk: ha a biztosított nem lett volna biztosítva, akkor is ugyanolyan károsodás érte volna? Amennyiben ez a dolgok állása, úgy azt lehet mondani, hogy a biztosítás jóhiszemű és érvényes, ellenkező esetben a biztosítottnak nincs biztosítási érdeke a biztosítás tárgyához, így ennek következtében a biztosítási szerződés nem válthat ki joghatást és akár tiltott is lehet.

A biztosítási érdek finomsága, hogy feltárja a biztosított és a biztosítás tárgya közötti különleges kapcsolatot. Ebből az összefüggésből származik az a legitim kapocs a biztosított és a biztosítási szerződés teljes érvényessége között, ami szerint a kockázat potenciálisan valamilyen kárhoz vezethet. A kár lehet közvetlen és pozitív, a károsodás, fizikai elveszés,

[451] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 34. p.
[452] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 34-35. p.

megsemmisülés vagy rongálás kézzelfogható valójában, vagy közvetett és negatív, a kézzelfoghatatlan értelmű felelősség, jogosultság vagy lehetőség elvesztése formájában.

Amennyiben ez a kapcsolat fennáll, akkor a biztosított rendelkezik érdekkel a biztosítható tárgyban. A biztosítási érdek minden egyes[453] biztosítottra egyaránt érvényes, ami különösen jelentős a kompozit biztosítási kötvényekben."[454]

Amikor a biztosítási érdek koncepcióját elemezzük, akkor óvatosnak kell lennünk, nehogy összekeverjük a fogalmakat a biztosítási gyakorlat nyelvezete miatt. A gyakorlatban szokásosan a biztosítás tárgyát érdeknek írják le, és ebben az értelemben „biztosítási érdekre", vagy a „biztosított érdekére"[455] utalnak. A szónak ez egy speciális alkalmazása, és nem szabad összekeverni a „biztosítási érdek" nagyon különböző koncepciójával, amely nem biztosítás tárgyát, hanem a biztosítottnak a biztosítás tárgyában fennálló érdekében jelöli."[456]

Amikor az ember eldönti, hogy biztosítást kíván kötni, meg kell vizsgálni, hogy a jog egyáltalán megengedi-e a szerződés megkötését. A biztosítási jog értelmében a biztosítás vásárlóinak megfelelő biztosítási érdekkel kell rendelkezniük a biztosítás közvetett tárgyát illetően, „megfelelő" viszonyban kell lenniük a biztosított dologgal vagy személlyel. Az említett viszonynak nem csupán biztosító, mint egyedi kockázatvállaló számára kell elfogadhatónak lennie, hanem a társadalom egésze számára is, utóbbi megszegésének az a szankciója, hogy a biztosítási érdek nélkül kötött biztosítás jogilag érvénytelen.[457]

A biztosítási érdek nélkül kötött tengeri biztosítási szerződés nem egyszerűen érvénytelen, hanem ettől megkülönböztetve egyenesen illegális.[458]

A MIA 1906 26. §. (1) bek. szerint a biztosítás tárgyának a tengeri biztosítási kötvényben ésszerű bizonyossággal kell szerepelnie. Azonban a szakasz felismeri, hogy ez nem mindig kivitelezhető, és ennek következtében nehézségek merülhetnek fel. A MIA 1906 26. § (3) bek. szerint „Ahol a kötvény a biztosítás tárgyát általános fogalmakkal határozza meg,

---

[453] A kompozit kötvény egy olyan kötvény, ahol két vagy több biztosított szerepel különböző biztosítási érdekkel. A kötvényben több szerződést foglalnak egy dokumentumba, melyben minden biztosított félnek külön biztosítási szerződése van. Lásd Samuel v. Dumas (1924) AC 431; New Hampshire Insurance Co v MGN Ltd (1997) LRLR 24 (CA).

[454] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 16. p.

[455] *Interest of the assured*: a jelenlegi Lloyd´s MAR kötvényben: *Subject-Matter Insured*.

[456] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 17. p.

[457] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 26. p.

[458] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 15-16. p.

ezeket úgy kell értelmezni, hogy megfeleljenek a biztosított érdekének a fedezet szándékolt tartalmát illetően." Ezt a szándékot egyértelműen a kötvény rendelkezéseiből, valamint a kockázattelepítés szélesebb körülményeiből lehet levezetni.[459]

A MIA 1906 a kereskedelmi szerződés esszenciális elemének minősíti a biztosítási érdeket, és hiánya esetére jogkövetkezményeket fogalmaz meg. A *Marine Insurance (Gambing Policies)Act* (Szerencsejáték Kötvények) 1909 törvény szerint büntetőjogi vonatkozása is van a kérdésnek. A jogszabály szerint a biztosítottak, hajótulajdonosok alkalmazottjai, brókerek, egyéb ügynökök és biztosítók egyaránt bűncselekményt követnek el, ha részt vesznek biztosítási érdek nélküli tengeri biztosítási szerződés megkötésében. Az 1909-es törvény azonban kevésé jelentős, hiszen szabályai alapján sohasem emeltek vádat.

A MIA 1906 7. § (1) bek. szerint a megtámadható érdek biztosítható. Erre ad példát az MIA 1906 7. § (2) bek. mely szerint önmagába az a körülmény, hogy a vevő, akire a tulajdonjog, illetve a kockázat átszállt, az eladó szerződésszegése miatt elállhat a szerződéstől, nem hat ki a biztosíthatóságra.[460]

A MIA 1906 5. § (2) szerint különösen akkor érdekelt a személy a tengeri vállalkozásban, ha bármilyen jogszerű vagy méltányos kapcsolatban áll a vállalkozással, vagy a kockázatnak kitett biztosított vagyonnal, következésképpen aminek biztonságából, vagy a biztosított vagyon szabályos megérkezéséből előnye származna, vagy kár érné az elveszéséből, megsérüléséből, visszatartása által, vagy felelőssége keletkezne erre tekintettel.

Az MIA 5. §. (2) bek. törvényi definícióját exemplifikatív, és nem taxatív felsorolásnak értelmezik, így az 5. §. (1) bekezdésében megfogalmazott általános szabálynak csupán részleges kidolgozását adja. A biztosítottnak ilyenformán lehet érdeke a tengeri vállalkozásban, vagy bármely kockázatnak kitett vagyontárgyban akkor is, ha az 5. § (2) bek. feltételeit nem teljesíti.[461]

A tengeri biztosításban a biztosítási érdeknek a kár bekövetkezésének időpontjában kell fennállnia a MIA1906 6. § (1) bek. alapján.[462] Nincs jelentősége tehát annak, hogy a biztosítási szerződés megkötésének időpontjában nem volt biztosítási érdeke, vagy a kár bekövetkezése óta a biztosítási érdeke megszűnt.[463]

---

[459] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 19. p.
[460] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 80. p.
[461] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 24. p.
[462] The Capricorn [1995] 1 Lloyd´s Rep 622, 641, per Mance J.
[463] Sparkes v Marshall (1836) 2 Bing NC 761, 776 per Tindal CJ.

Lehetséges két vagy több biztosítási érdeket beépíteni egy biztosítási kötvénybe, amennyiben kompozit kötvényről beszélünk. A különböző érdekek, mint például a tulajdonosoké, a zálogjogosultaké, vezető tisztségviselőké gyakran egy kötvényben jelentkezik. Az ilyen kötvényt úgy kell értelmezni, mint számos elkülöníthető biztosítási érdek egy biztosítási kötvénybe foglalva, melyben minden egyes biztosítottnak rendelkeznie kell különálló biztosítási érdekkel.[464]

A hajótulajdonos vagy más fuvarozó biztosítási érdekkel rendelkezik, melyet a kárfelelőssége alapoz meg, de teljes értékre is biztosíthatja a küldeményt, amennyiben az a szándéka, hogy a különbözetet az árutulajdonos számára megfizeti.

Az angol jog szerint a címzett kétségtelenül biztosítási érdekkel rendelkezik a fuvarozott áruval kapcsolatban, annak teljes értékére biztosítást köthet.[465]

A biztosítási érdekkel, azaz a áru épségben megérkezéséhez fűződő érdekkel rendelkező bármely személy megkötheti, az eladó, vevő, speditőr, hitelező bank egyaránt.[466]

Áruk adásvétele esetén az eladónak is fennáll a biztosítási érdeke, nem csupán tulajdonosként,[467] hanem kockázatviselőként, különböző biztosítéki joggal rendelkező kifizetetlen eladóként, mindaddig, amíg el nem veszti az összes jogát az áruval kapcsolatban.[468]

Az angolszász bíróságok a szerződést úgy közelítik meg, hogy a szerződés hatályosulásának elvét követik (*ut res magis valeat quam pereat*), azaz lehetőség szerint juttassák érvényre a felek akaratát, tartsák azt hatályban.[469]

Az *Omnibus* klauzula alapján az amerikai KGFB-piacon – és néhány más termék esetében – olyan kötvény jön létre, amelynél definíció szerint a biztosított kiterjeszti a fedezetet a definícióban szereplő más személyekre is, anélkül, hogy külön nevesítenék őket.[470]

---

[464] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 21. p.
[465] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell. 255. p.
[466] RÁCZ JÁNOS*: Külkereskedelmi szállítmányozási útmutató*. Budapest, 1987, Kopint-Datorg, 110. p.
[467] Marks v Fireman´s Fund Ins Co, 175 F 222 (SD NY, 1910).
[468] York-Shipley Inc v. Atlantic Mutual Ins Co, 1973 AMC 584 (5 Cir, 1973).
[469] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 319. p.
[470] MARTINEZ, LEO P. -, WHELAN, JOHN W.: *Cases and Materials on General Practice of Insurance Law*, 4th Edition, St. Paul, 2001, West Group. [Special Thanks to Erzsebet Karkus], 6. p.

Amennyiben valakinek korlátozott a biztosítási érdeke (pl. résztulajdonos, bérlőtárs etc.), akkor az angol jogban biztosíthat a teljes összegre, de ha a többieket is képviseli, személyesen csak saját érdekeltsége arányában juthat hozzá a biztosító szolgáltatásához.[471]

Figyelni kellene a bizonyítási teherre is. A jelenlegi jogszabályi környezetben a biztosító a biztosítási érdekkel kapcsolatos bizonyítás terhét a biztosítottra helyezheti. Még akkor is ez a helyzet, ha a biztosító egyezkedett a fedezettel kapcsolatban, megállapította és elfogadta a biztosítási díjat, valamint belépett a tengeri biztosítási szerződésbe. Azon tény, hogy fedezetet nyújt, nem gátolja meg a biztosítót abban, hogy a biztosítási érdek hiányára hivatkozva védekezzen, s így a biztosítottra marad, hogy kimutassa a biztosítási érdeket. Ez mindig is egy szigorú jogi pozíciónak tűnt, és a biztosítási érdekkel kapcsolatos jelenlegi liberalizációs koncepcióval, valamint a védekező biztosítókkal szembeni bírói attitűddel összefüggésben úgy tűnik, hogy a továbbiakban már nem támogatható.[472]

A szokákosan bizonyítási szükséghelyzetnek fordított *Beweitnotstand* fogalmát az osztrák ADOLF EXNER[473] professzor dolgozta ki a XIX. sz. végén, a bizonyítási nehézségek kapcsán a hazai jogirodalomban ezzel BECK SALAMON foglalkozott sokat, aki szerint az említett változat szolgai fordításnak számít, és bizonyítási ínséghelyzet[474] a helyes magyar megfelelő.

ADOLF EXNER hívja fel a figyelmet arra, hogy az angolszász *common law* alapján a közfuvarozó szinte a rakomány biztosítójának minősül, mivel minden esetben felel az árukárért, kivéve, ami Isten keze (*Act of God*), vagy ellenséges cselekedet miatt következett be.[475]

A tulajdonjog átszállásának pillanata összekapcsolódik a kárveszélyviselés átszállásával, azaz a kötelmi és dologi jog nem választható el egymástól teljes mértékben.[476]

A *Sale of Goods Act 1979* 20. cikke szerint ellenkező kikötés hiányában az áruk az eladó kockázatában maradnak, addig, amíg a tulajdonjogot át nem ruházzák a vevőre. A tengeri fuvarozásban a kockázat és a tulajdonjog egy mástól függetlenül száll át.[477]

---

[471] British Traders Ins Co Ltd v Monson (1964) 111 CLR 76, 100-101 per Menzies J (HCA).
[472] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 15-48. p, 45. p.
[473] EXNER, ADOLF: Der Begriff der Höheren Gewalt (vis major) im römischen und heutigen Verkehrsrecht, *Grünhuts Zeitschrift*, 1883. 3-4., 550. p.
[474] BECK SALAMON: Bizonyítási ínség. *Jogtudományi Közlöny*, 1946. 3-4. sz. 62-63. p.
[475] EXNER, ADOLF: Der Begriff der Höheren Gewalt (vis major) im Römischen und heutigen Verkehrsrecht. Wien, Alfred Hölder, 1883, 35. p.
[476] MENYHÁRD ATTILA: *Dologi jog*. Budapest, 2007, Osiris Kiadó, 42. p.
[477] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 103. p.

A felek megállapodhatnak az angol jog szerint az adásvételnél a kockázat átszállásának időpontjában, de ezt a szerződésben kell megtenniük, a számlára írt eladói megjegyzés nem képezi a szerződés részét.[478]

Az *Anderson* v *Morice*[479] ügyben rizsszállítmányra kötöttek biztosítást, melyet a Sunbeam nevű hajóval fuvaroztak volna. A biztosítást az eladó kötötte. A Sunbeam berakodás közben, a rakomány egy részével együtt elsüllyedt. A *Court of Exchequer Chamber* úgy látta, hogy a vevőnek nem volt biztosítási érdeke, mivel a fuvarozási szerződés értelmében csak akkor szállt volna át a kockázat a vevőre, ha az összes zsák rizs áthaladt volna a hajókorlát felett. Természetesen ha a vevő előre kifizette volna a vételárat, akkor lett volna biztosítási érdeke.[480]

Meg kell említeni, hogy létezik olyan felfogás, ami továbbra is ellenzi a biztosítási érdek szükségességét,[481] azonban ezek a vélemények kisebbségben vannak. A biztosítási érdeket a jogcím sajátos változataként minden biztosítási szerződés nélkülözhetetlen feltételévé kell tenni, következésképp ugyanez érvényes a szállítmánybiztosítási szerződésre is.

IV.2.2.1. P.P.I. klauzula („honour policies")

A *P.P.I. Clause (policy proof of interest)* vagy „*honour policies*" a MIA 1906 4. § (2) alapján a felek megállapodása a biztosított becsületére alapozva arról, hogy a biztosított nyilatkozik a biztosítási érdekéről, a biztosító pedig arról, hogy annak létét nem vitatja,[482] anélkül, hogy a biztosítási érdekre más bizonyíték lenne, mint a biztosítási kötvény.

IV.2.2.2. Retroaktív fedezet („lost or not lost")

A MIA 1906 tartalmazza mind a tengeri, mind pedig az azon kívüli biztosítási módozatokra nézve az általános álláspontot, mely szerint két követelménye van a biztosítási érdeknek: egyrészt biztosítás közvetett tárgyához fűződő gazdasági érdek, másrészt pedig egy

[478] P DOBSON, PAUL – STOKES, ROB: *Commercial Law.* 7th Edition. London, 2008, Thomson Sweet & Maxwell, 44. p.; [1917] 86 L.J.K.B. 337.
[479] Anderson v Morice (1974) 1 App. cas 713.
[480] CHUAH, JASON C. T.: Law of International Trade: Cross-Border Commercial Transactions, 4th Edition. London, 2009, Sweet & Maxwell, 407. p.
[481] LOSHIN, JACOB: Insurance Law´s Hapless Busbody: A Case Against the Insurable Interest Requirement. *The Yale Law Journal*, 2007. No. 3. 474-508. p.
[482] ROSE, F. D.: *Marine Insurance: Law and Practice.*: New York, 2004, Informa, 33. p.

jogszerű és méltányos kapcsolat. Ausztráliában, Kanadában és az Egyesült Államokban csak az elsőt követeli meg a jog.[483]

Létezhet olyan kötvény is, ahol a biztosító kifejezetten olyan kockázat elvállalására szerződik, ahol a vagyontárgy már a szerződés hatálybalépése előtt elveszett. A jól ismert „akár elveszett, akár nem" klauzula a tengeri biztosítási kötvényekben mindkét félre azzal a hatással van, hogy olyan szerződést kötnek, ahol figyelmen kívül hagyják a biztosított vagyontárgy jelenlegi meglétét, azzal az eredménnyel, hogy a biztosítónak akkor is fizetnie kell, ha a kár a szerződés hatálybalépése előtt keletkezett, míg a biztosítottnak akkor is fizetnie kell a biztosítási díjat, ha olyan okból veszik a vagyontárgy, amely nem minősül biztosítási eseménynek.[484]

A biztosítótársaság más biztosítási módozatokhoz hasonlóan rendszerint a biztosítási szerződés megkötésétől vállalja a károkat, melyre a „mentes a bekövetkezett károktól" záradék utal. Nincs annak jogi akadálya, hogy a szállítmánybiztosítási szerződés a fuvarozás kezdetére visszható időbeli hatállyal jöjjön létre. Korábban hazánkban az Állami Biztosító a „kockázat a szállítás megkezdésétől fedezett" klauzulát alkalmazta, az angolszász gyökerű kötvényekben a *lost or not lost* (akár elveszett, akár nem) záradék alkalmazása a bevett, természetesen mindez csupán a szubjektíve jóhiszemű ügyfelekre, a bekövetkezett, de nem ismert károkra terjed ki.

Lehetséges a biztosítók számára, hogy olyan visszaható hatályú biztosítási szerződést kössenek, melyben valamilyen korábbi dátumtól kezdve állnak kockázatban, dacára annak, hogy azóta bármilyen kár bekövetkezhetett, illetve a kockázat is megváltozhatott. A gyakorlatban ez egy olyan megállapodás, amelyben *lost or not lost* alapon biztosítják, hogy a tengeri biztosítási kötvényekben alkalmazott fordulatot használjuk. Régen eldöntött, hogy ez egy teljesen érvényes formája a biztosításoknak, és a biztosítókat kötelezik a megállapodásuk, amennyiben mindegyik fél egyenlően jól értesült, és mindegyik fél ugyanannyira közömbös azon tény irány, hogy kár következett be a szerződés megkötése előtt.[485] A tengeri biztosítási kötvények szinte mindig tartalmazzák a *lost or not lost* klauzulát, de világos, ahogy azt valójában az Egyesült Államok Legfelsőbb Bírósága meg is állapította, hogy ezen szavak szó szerint nem is szükségesek ahhoz, hogy visszaható hatályú biztosítást kössenek, és minden olyan szóhasználat, ami kifejezi azt a szándékot, hogy múltbeli károkat is fedezzenek,

[483] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 134. p.
[484] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 225. p.
[485] Mead v. Davison (1835) 3 ad E 303; Stone v. Marine (1876) 1 Ex.D. 81, Bradford v. Symondson (1881) 7 Q.B.D. 456

elegendő.[486] Például felelősségbiztosítás esetén amennyiben a kötvény úgy fogalmaz, hogy a biztosítás időbeli hatálya alatt „okozott károkat" téríti meg, azt úgy kell érteni, hogy fedezetet nyújt olyan kárigényekre is, amelyek a biztosítás időbeli hatálya előtti eseményekből álltak elő.[487]

A *lost or not lost* választható klauzula bevezetésének indoka az volt, hogy lehettek olyan, éppen külföldön vagy nyílt tengeren lévő hajók és áruk, amelyek esetében bizonytalan volt, hogy megvannak-e egyáltalán a biztosítási szerződés megkötésekor.[488]

Így ahol a biztosító az ajánlat dátumától kezdődően, vagy valamilyen korábbi meghatározott dátumtól vállalja el a biztosítást, úgy beleegyezik abba, hogy a szerződéskötést megelőzően keletkezett károkat is viselje, másrészt *a fortiori* vállalja annak következményét, hogy a kockázat megnövekszik. A visszaható hatályú biztosítás megkötésének szándékát kifejezetten tartalmazni kell, és *prima facie* az ajánlat elfogadása nem hat vissza az ajánlattétel dátumára.[489]

A visszahatályú tengeri szállítmánybiztosítás azért érvényes, mert a biztosítási jog egyenlőségjelet tesz a kockázat objektív bizonytalansága, valamint a biztosítási esemény bekövetkeztéről való értesülés hiánya között, ha a a szerződő fél nehezen tud meggyőződni a kockázati tényezők bekövetkezéséről.[490]

Ha visszamenőleges hatállyal kívánnak szállítmánybiztosítási szerződést kötni, akkor a „mentes az ismert károktól" záradék alkalmazásával szerződnek.

VÉKÁS LAJOS visszaható veszélyátszállásnak hívja azt az esetet, amikor a küldeményre, mint közvetett tárgyra kötnek biztosítási szerződést a vevő javára azt követően, hogy a fuvarozó már átvette az árut.[491]

Retroaktív fedezetnek hívjuk azt a biztosítási fedezetet, ahol a szerződéskötést megelőzően bekövetkezett események a biztosító kockáztviselésének megkezdését követően fejtenek ki valamely biztosított hatást a biztosított szubjektív jóhiszeműsége mellett.[492]

---

[486] Mercantile Mutual Ins. Co. v. Folsom, 85 U.S. (18 Wall) 237 (1873).
[487] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 132. p.
[488] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 24. p.
[489] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 132. p.
[490] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 32. p.
[491] SÁNDOR TAMÁS, VÉKÁS LAJOS: *Nemzetközi adásvétel: A Bécsi Egyezmény kommentárja*. Budapest, 2005, HVG-ORAC, 399. p.
[492] TAKÁTS PÉTER: A biztosítási szerződések. In Wellmann György szerk.: *Az új Ptk. magyarázata*. Budapest, 2013, HVG-ORAC, V/VI. kötet, 375. p.

Ennek fontosságára és megengedhetőségére holland példák alapján már az új Ptk. kodofikációja során is felhívta a figyelmet NOCHTA TIBOR: „A biztosítási szerződés megkötésekor *előre nem látott biztosítási eseményre vonatkozó praestare kötelezettség* beépítése minden bizonnyal lényegibb és pontosabb megfogalmazást nyújtana, ezért a kodifikáció során a biztosítási szerződés fogalmának kialakításánál nézetem szerint ezt feltétlenül figyelembe szükséges venni. A biztosítási esemény bizonytalanságának követelménye a biztosítási érdek hordozójánál fontos körülmény, azaz akinek érdekében áll a biztosítási szerződés megkötése, az előtt nem lehet ismert a biztosítási esemény bekövetkezése. A biztosítási szerződés megkötésénél sine quanon feltétel, hogy a megkötendő szerződés egy a szerződés megkötésekor nem ismert – ezért bizonytalan eseményre vonatkozik."[493]

A biztosítási érdek hordozója tehát nem feltételenül tudja, hogy a vagyontárgyat már ellopták, vagy a hajó és rakománya, amire, mint közvetett tárgyra a biztosítási szerződést megkötni szerette volna, már elsüllyedt, de ez mégis megengedhetőnek minősül.

IV.2.2.3. Stoppage in Transitu

A *stoppage in transitu* (szállítás alatt, lévő, ki nem fizetett áru visszakövetelése a vevőtől) jogának gyakorlása nem szünteti meg a vevő biztosítási érdekét.[494]

IV.2.3. Verba Chartarum Fortius Accipiuntur Contra Preferentem

A szavakat a *contra preferentem*[495] elve szerint értelmezik, azaz azon fél ellenében, akit a szerződés preferál: ez a személy általában az, aki megszövegezte, vagy aki a felek szerződésében alkalmazásához ragaszkodott. A biztosításra vonatkoztatva, ennek hatása általában az, hogy a biztosítóra kedvezőtlen értelmezést alkalmazzák.[496]

---

[493] NOCHTA TIBOR: Adalékok a magyar biztosítási szerződési jog modernizálásához egyes holland variánsok figyelembevételével. In Nochta Tibor – Bölcskei János (szerk.): *Emlékkönyv Láday Tamás 60. születésnapjára tanítványaitól*. Budapest, 2004, Szent István Társulat, 374. p.

[494] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 249. p.

[495] Youell v BlandWelch & Co Ltd. (1992) 2 Lloyd´s Rep 127, 134, per Staughton LJ (CA).

[496] CLARKE, MALCOLM: Trends in the interpretation of marine insurance contracts. In Rhidian, Thomas ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 3-4. p

A contra preferentem szabályt mondja ki a *Notman* v. *Anchos Insurance* 1958 ügyben COCKBURN L. C. J: „A kötvényt a biztosító vállalat fogalmazza meg, így bármilyen bizonytalanság található benne, úgy azt határozottan a biztosítóval szemben kell értelmezni."[497]

Ugyanígy, a szavakat a dokumentumban határozottan azzal szemben kell értelmezni, aki azokat elfogadása ajánlja: *verba chartarum fortuis accipiuntiur contra preferentem.*[498]

A *contra preferentem* alapelve ,[499] – amelynek egyébként a tengeri biztosításban kisebb a jelentősége, mint más biztosítási módozatokban – értelmezésének két jól kiépített szabálya van, noha az egyikre talán gyakrabban lehet sikerrel támaszkodni, mint a másikra, Az egyik, hogy kétség esetén a szerződés szövegét azon fél ellenében kell értelmezni, aki megpróbálja alapvető kötelezettségét, vagy a *common law* alapján a szerződésből fakadó bármely más kötelezettségét csökkenteni, vagy kizárni. A másik, hogy kétség esetén azon fél hátrányára kell értelmezni a szerződést megfogalmazását, aki a szerződésbe foglalást javasolta, neki kellett volna világossá tenni a jelentését.[500]

A kötvény értelmezése esetén angol jog szerint figyelni kell a *noscitur a sociis* (a környezetből születik) elvére. Ez a maxima egy másik illusztrációja a szövegösszefüggés fontosságának, egy felsorolásban a bizonytalan jelentésű szó az őt körülvevő szavak jellegét fogva felvenni, ha van ilyen.[501]

Ahol a biztosítási kötvény nyelvezete világos és határozott, ott mindegyik félnek végre kell hajtania összes előírását, mivel a kötvény törvény erejű a felek között.[502]

Az értelmezésnek ugyanazt a szabályát kell alkalmazni a biztosítási kötvény intézményénél, mint bármely más intézménynél, azaz értelme és jelentése szerint kell értelmezni, ami az alkalmazott feltételekből gyűjthető össze, amit világos, hétköznapi és népszerű jelentésében kell érteni, kivéve, ha ugyanazok a szavak a hétköznapitól eltérő jelentést kaptak a szakmában, vagy más hasonló helyen a biztosítás tárgyával összefüggésben; vagy ha a szövegkörnyezetből egyértelműen nem következik, hogy valamilyen speciális és különleges értelemben kell használni.[503]

---

[497] DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th edition. London, 1975, Witherby & Co., 238. p.
[498] SIR ARTHUR COHEN-t idézi Maughan L. J az Ocean A/S v. Black Sea and Baltic Insurance CO Ltd., 1935. ügyben.
[499] KERSLEY, R. H: *Broom´s Legal Maxims*. 10th Edition. London, 1939, Sweet & Maxwell, 402. p.
[500] Youell v Bland Welch & Co Ltd [1992] 2 Lloyd´s Rep 127, 134 per Staughton LJ (CA).
[501] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 447-448. p.
[502] Hooper v. State Farm, 782 So 2s 1029, 1032 (La App 5 Cir, 2001)
[503] Robertson v French (1803) 4 East 130, 135, per Lord Ellenborough CJ.

Azon szavakat, amelyet jelentése nem világos magából a szerződésből, a szerződés céljával kapcsolatban levő mindennemű bizonyítékra tekintettel fogják olvasni. Egy régi példa szerint amennyiben a biztosítási kötvények „balesetet említenek, akkor azt feltételezzük, hogy a biztosított hanyagságára nyújt fedezetet”.[504]

Azokban az esetekben, ahol mindegyik fél ismeri a szakmát, vagy azt a szövegösszefüggést, ahonnan a szó származik, akkor mindenképpen a szakmai jelentést kell alkalmazni a hétköznapi helyett. Utóbbi esetben a konkrét különös (szakmai) szövegösszefüggésben a speciális értelem jelenti a hagyományos értelmezést.[505]

Az *eiusdem generis* angol jogelv értelmében nem csupán a kötvényben nevesített, hanem a hasonló veszélyekre is kiterjedt az SG kötvény.[506]

Bizonyítani lehet, hogy a kötvény megfogalmazása nem a szavak köznyelvi jelentését alapul, hanem valamely speciális értelmen, kivéve, ha a kötvény kifejezetten kizárja az ilyen külső bizonyítékok benyújtását.[507] Jelentős példa a biztosítási kötvények vonatkozásában a „minden kockázat” *(all risks)* valamint a „lázadás” *(riot)*, amelyeket a biztosítási szektorban és ennek következtében a biztosítási jogban nem a hagyományos értelemben használnak. Ehhez hasonlóan a bíróságok megengedik,[508] hogy bizonyítékot nyújtsanak be bizonyos rövidítések és mozaikszavak jelentésének kifejtésére.[509]

Az angol és skót jogi bizottság számos reformjavaslattal élt,[510] többek között a harmadik személyek jogainak védelmével kapcsolatban, az új modelltörvényben erre a jogalkotóknak figyelemmel kell lenniük. Kétség esetén a javaslatban a *contra preferentem* elvét kell alkalmazni (az előnyben részesített fél hátrányára): „. létezik olyan értelmezési szabály, mely szerint a dokumentumnak az azt szövegező fél számára legkedvezőtlenebb jelentést kell tulajdonítani (contra preferentem). Mivel általában a biztosító szövegezi a kötvényt, így kétség esetén az ő hátrányára kell értelmezni a szerződéses rendelkezéseket. ”[511]

---

[504] Cornish v Accident Ins Co (1889) 23 QBD 452, 456 (CA).
[505] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 401. p.
[506] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 823-825. p.
[507] De Monchy v Phoeny Ins (1929) 33 Com Cas 197.
[508] American Airline Inc v Hope (1973) 1 Lloyd´s Rep 244, 245, per Roskill LJ (CA: „tba L/U”)
[509] GRIME, ROBERT P.: Insuring Cargoes in the 1990s. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 384. p.
[510] Lásd jelentésüket: THE LAW COMMISSION AND THE SCOTTISH LAW COMMISSION: *Insurance Contract Law. A Joint Scoping Paper*. 2006. http://www.aida.org.uk/News/scopingpaper.pdf (2015. június 20.)
[511] JESS, DIGBY. C., *The Insurance of Commercial Risks: Law and Practice*. London, 2001, Sweet & Maxwell, London, 20. p.

Angliában az *English Law Commission* már 1980-ban javasolta a tájékoztatási szabály megváltoztatását, ahogy Ausztráliában 1982-ben szintén javasolták.[512]

IV.2.4. Uberrimae Fidei (Utmost Good Faith)

A tájékoztatási kötelezettség megsértésével kapcsolatban a legkielégítőbb választ LORD MANSFIELD adta a *Carter* v. *Boehm*[513] klasszikus ügyben hozott ítéletében, amely így foglalható össze: a biztosított azt kéri a biztosítótól, hogy vállalja el a kockázatot azáltal, hogy a káresemény bekövetkezésekor fizessen neki egy nagy összeget egy ehhez képest nagyon kicsi biztosítási díj fizetése ellenében. A biztosító üzletének működőképessége azon múlik, hogy pontosan kiszámíthatja-e a kár mértékét, valamint az elvállalt kockázatot, így a biztosított fair és tisztességes módon nem követelheti, hogy a biztosító teljesítse az üzletet az ő oldalán, ha megfosztotta egy olyan kockázat becsléséhez szükséges információtól, amely a biztosító számára közömbös, de a biztosított számára nem.[514]

A *Carter* v. *Boehm* ügyben LORD MANSFIELD megállapította, hogy a biztosított biztosítójának jóhiszeműséggel tartozott. Következésképpen minden lényeges tényről tájékoztatást kell adnia a biztosítási kötvényről való megállapodás során. Kimondta, hogy biztosítás nem spekuláción alapul. A lényeges tények, ami alapján az esetleges esélyeket számítják, leggyakrabban kizárólag a biztosított ismeretein alapulnak: a biztosítónak hinnie kell előadásának, és abban bízva kell eljárnia, hogy nem tart vissza tudásából semmilyen körülményt, hogy félrevezesse a biztosítót abban, hogy a körülmény nem létezik, és úgy mérje fel a kockázatot, mintha a körülmény nem létezne. Az ilyen körülmény visszatartása csalás, és így a kötvény érvénytelen. Noha az elhallgatás gondatlanul is elkövethető, minden csalási szándék nélkül; a biztosítót attól még megtévesztették, és a kötvény érvénytelen; mivel eltérő a tényleges kockázat a megállapodás pillanatában értett és tervezett kockázathoz képest. A

[512] THE LAW COMMISSION: *Insurance Law: Non-Disclosure and Breach of Warrant report*. 1 October 1980. https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2016/08/LC.-104-INSURANCE-LAW-NON-DISCLOSURE-AND-BREACH-OF-WARRANTY-REPORT-ON-A-REFERENCE-UNDER-SECTION-3le-OF-THE-LAW-COMMISSIONS-ACT-1965.pdf (2013. május 2.) 4-43. p., AUSTRALIAN LAW REFORM COMMISSION: *Insurance Contracts. Report No 20.* Australian Goverment Publishing Service, 1982, Canberra, 175. p.

[513] (1766) 3 Burr 1905.

[514] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 294. p.

közlési kötelezettséges előíró szabály célja az, hogy megelőzze a csalást, és bátorítsa a jóhiszeműséget.[515]

A korai angol jogban, illetve az Egyesült Államokban azt az esetet, amikor a biztosított lényeges körülményekről nem tájékozatja a biztosítót, eltitkolásnak (*concealment*) hívják. Az angol jog azonban – szemben az Egyesült Államok egyes tagállamaival[516] – akkor is megállapíta kötelezettség megszegését, ha az ajánlattevő vétlen, így a tájékoztatási kötelezettség megszegése az irányadó elnevezés.[517]

A tájékoztatási kötelezettségbe absztraháltan beletartozik minden információ, amire az ügyfeleknek a szerződéses kötelezettségeik teljesítéséhez, valamint jogaik érvényesítéséhez szükségük lehet, ideértve pl. a biztosítási esemény bejelentésére szolgáló formanyomtatvány, valamint, a biztosítási ügymenetre vonatkozó ismertető átadását.

A tájékoztatási kötelezettség része, a legfontosabb része a jóhiszeműség általános kötelezettségének.[518] Ezen szabály előírása azon a feltételezésen alapul, hogy a biztosítottnak több információja van; ezen kötelezettség előírása szükséges a biztosítók védelme érdekében.[519]

Amikor az ajánlati nyomtatvány egy kérdését teljesen megválaszolatlanul hagyják, a kötvényt további kutakodás nélkül az információs jogok feladásának kell tekinteni, a kérdés megválaszolásának elmulasztását nem lehet úgy tekinteni, mint egy ténnyel kapcsolatos megtévesztést, kivéve, ha arra a nyilvánvaló következtetésre lehet jutni, hogy az ajánlattevő az üresen hagyást negatív válasznak szánta.[520]

Véleményem szerint az a kiindulópont, hogy a biztosítási szerződésekben a biztosító az a szerződő fél, aki üzletszerűen profitra tesz szert. A biztosítónak kell tisztában lennie a biztosítható és kizárt kockázatokkal, mivel a fent említett tények alapján számíthatja ki biztosításmatematikai és statisztikai módszerekkel a kockázatközösség, valamint a díj minimális mértékét. A fenti érvelés alapján a biztosító kötelezettsége az, hogy az adekvát kérdéseket tartalmazó ajánlati űrlapot elkészítse, amelyben természetesen alkalmazhat a kockázatokkal kapcsolatos általános kérdéseket is. Természetesen a válaszadás precizitásának

---

[515] ULPH, JANET – TUGENDHAT, MICHAEL: *Commercial Fraud. Civil Liability, Human Rights and Money Laundering*. Oxford, 2006, Oxford University Press, 9. p.
[516] Greenhill v Federal [1927] 1 KB 65, 77, per Scrutton LJ (CA).
[517] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 666. p.
[518] Greenhill v Federal [1927] 1 KB 65, 76, per Scrutton LJ (CA).
[519] Re Yager [1912] 108 LT 38, 45 per Channell J.
[520] Roberts v. Avon Insurance [1956] 2 Lloyd´s Rep. 240, 249. p., BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 241-242. p.

követelményei nem azonosak a konkrét kérdéseknél (pl. élőállatról, törékeny, vagy veszélyes áruküldeményről van-e szó) és az általános kérdéseknél, hiszen a biztosított nem lehet ugyanolyan mértékben tisztában a biztosítási szakmával, mint a biztosító.

Az elfogadásnak nem lesz joghatása, amíg a felek a megkötendő szerződés minden lényeges kérdésében meg nem egyeztek.[521] A biztosítási szerződés lényeges elemei a következők: a fedezetbe vont kockázat megjelölése, a biztosítási fedezet időtartama, a biztosítási díj mértéke és fizetésének módja és a káresemény bekövetkezése esetében fizetendő biztosítási összeg meghatározása. Mivel a *consensus ad idem* mindegyik elemre vonatkozik, vagy kifejezetten meg kell állapodni bennük, vagy pedig a körülményeknek kell olyannak lenniük, hogy ésszerűen lehessen következtetni arra, hogy a felek hallgatólagosan megállapodtak. Ilyen megállapodás hiányában lehetetlen lenne a bíróságok számára, hogy végrehajtassák a felek szerződését, kivéve, ha virtuálisan megírnák a szerződést helyettük, ami nem a bíróság feladata.[522]

A biztosítási jog az egyik legjobb példa az *uberrimae fidei* esetére. Itt a tájékoztatási kötelezettség kiterjed minden olyan tényre, amit egy *prudens* biztosító lényegesnek tartana, és a biztosítótársaságok mentesülhetnek a szolgáltatási kötelezettégük alól a teljes közlési kötelezettség[523] hiányában akkor is, ha a megadott tájékoztatás egyébként őszinte és becsületes volt. „Egyesek szerint ez a piaci individualizmus elfogadhatatlan arca."[524]

Az *utmost good faith* / *uberrima fides* kötelezettsége megkívánja a biztosítottól, hogy közölje a lényeges körülményeket a MIA 1906 18. § (2) bek. alapján, mely szerint minden körülmény lényeges, aminek hatása lehet a biztosító döntésére a biztosítási díj megállapításával, valamint a kockázat elvállalásával kapcsolatban. Ehhez hasonlóan a jóhiszeműség követelményének megfelelően a MIA 1906 20. § (2) megfogalmazza a lényeges állításokkal kapcsolatban ugyanezt a követelményt. A körülmények, illetve állítások lényegessége ténykérdés.

---

[521] Allis-Chalmers Co. v. Maryland Fidelity and Deposit Co. (1916) 114 L.T. 433.
[522] Scammell Ltd. V Houston [1941] A.C. 251.
[523] Kifejezetten az angolszász országokra a közlési kötelezettség megszegésének kiváló jogösszehasonlító elemzése: TARR, ANTHONY A. – TARR, JULIE-ANNE: The Insured´s Non-Disclosure In The Formation Of Insurance Contracts: A Comparative Perspective. *International and Comparative Law Quarterly*, Volume 50. Issue 3. July 2001, 580-592. p.
[524] ADAMS, JOHN N. – BROWNSWORD, ROGER: *Understanding Contract Law*. 5th Edition. London, 2007, Thomson Sweet & Maxwell, 162. p.

A biztosítási szerződés az *uberrimae fides (utmost good faith)*[525] elvén nyugszik, a jóhiszeműség és tisztesség lehető legnagyobb fokát kötelezővé téve, amely az óvakodjék a vevő *(caveat emptor)* elvének ellentéte.

A legnagyobb jóhiszeműség kötelezettsége megkívánja a biztosítottól, hogy közölje a lényeges körülményeket.

Az angol jogban a korábbi, DUER bíró által megalkotott álláspont a következő volt: „azokat a lényeges tényeket kell csak közölni, amelyek lényegesek a kockázat szempontjából saját természetüknél fogva, és egy bölcs (prúdens) és tapasztalt biztosító számításba veendőnek tartaná”.[526]

LORD MUSTILL azonban DUER megközelítését úgy értelmezte, mint ami a kockázat „valószínűségével” foglalkozik a káresemény bekövetkezésével kapcsolatban. Az ilyen megközelítés kétségkívül túl szűk, mivel ez alkalmas lenne arra, hogy kizárjon a közlésből minden olyan tényezőt, ami csupán a biztosítási esemény, káresemény bekövetkezési valószínűségével kapcsolatos, de a biztosítási fedezet hatályán kívül esik. Amennyiben ez lenne a megfelelő módja a lényegesség megközelítésének, úgy nem kellene közölni a biztosított erkölcsi kockázatát, vagy azt, hogy kereskedőhajót hagyományos tengeri kockázatok ellen kívánják biztosítani háborús zónában.[527]

Világos, hogy a MIA1906-ban SIR MACKENZIE CHALMERS definíciója a lényegességről a *Court of Appeal* döntésére épült a *Rivaz* v. *Gerussi*[528] ügyben. Ebben az ügyben a biztosító megpróbált mentesülni a rakományra vonatkozó kötvénybeli kötelezettsége alól azon az alapon, hogy a biztosított egy korábbi kötvényben alulértékelte a rakomány értékét. A biztosított úgy érvelt, hogy a korábbi kötvénybeli alulértékelés nem lényeges, mivel se nem növelte, se nem csökkentette a biztosított kockázatot.[529]

A kontinentális magánjogban minden szerződés a jóhiszeműség elvén alapszik. Ennek jó példája a francia *Code Civil* 1804 1134. §. Az angol jog nem rendelkezik ilyen minden

---

525 ADAMS, JOHN N. – BROWNSWORD, ROGER: *Understanding Contract Law*. 5th Edition. London, 2007, Thomson Sweet & Maxwell, 112-116. p.
526 DUER, JOHN: *The Law and Practice of Marine Insurance.* New York, 1846, Johns Voorhies, 388. p., 518. p.
527 MACDONALD-EGGERS, PETER: Pre-Contractual Duty of the Utmost Good Faith - Materiality and Remedies. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 52. p.
528 (1880) 6 QBD 222, 229, 230.
529 MACDONALD-EGGERS, PETER: Pre-Contractual Duty of the Utmost Good Faith - Materiality and Remedies. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 49. p.

szerződésre kiterjedő jóhiszeműségi követelménnyel, ezen előírás csupán néhány szerződés esetén érvényesül, pl. biztosítás, *trust*.[530]

A legelterjedtebb koncepciót, a tájékoztatási kötelezettséget mind a *common law*, mind a kontinentális jogrendszerek ismerik. A jóhiszeműsséggel is mindegyik foglalkozik, de az angolszász jogba mélyebben beágyazott.[531]

A MIA 18. § (1) bek. alapján „minden olyan információt ismertnek kell tekinteni a biztosított számára, amiről az üzlet szokásos működése során tudnia kellene.[532]

Az *uberrimae fides* elve alapján a szerződő felek kötelesek tiszteletben tartani a másik fél jogilag elismert érdekeit, pl. a biztosított köteles tájékoztatni a biztosítót a kockázat típusáról és paramétereiről, de vajon mi ennek a tájékoztatási kötelezettségnek a pontos mértéke? Elég teljeskörűen és pontosan válaszolni a biztosító nyomtatványán szereplő kérdésekre, vagy a szerződéses kockázatokkal összefüggő összes körülményről is felvilágosítással kell szolgálni, még ha a biztosító nem is kérdezett rá?

A tengeri biztosítás vonatkozásában a jogalkotó a legnagyobb jóhiszeműség követelményét bevezette, így az angol szerződéses jogban is a jóhiszeműség a szerződés alapja. A kontinentális magánjog jóhiszeműsége és az angol jog legnagyobb jóhiszeműsége nem annyira különböző.[533]

A tengeri biztosítási a legnagyobb jóhiszeműség elve kiváló áttekintését nyújtja a kontinentális jog vonatkozásában ALEXANDER VON ZIEGLER.[534] Azon a véleményen van, hogy a szerződés nem érvénytelen abban az esetben, ha a biztosított olyan dolgot nem közölt, amelyről nem tudott. Ezen véleményét az angol jog ellentétes álláspontja ismeretében is fenntartja.[535]

A jóhiszeműség követelménye a szerződéskötés után olyan kötelezettség a tengeri biztosításban, melynek alapját a MIA 1906 17. szakasza képezi: „A tengeri biztosítási szerződés

---

[530] HUYBRECHTS, MARC A.: Comparative Marine Insurance Law: highlighting the significant features of marine insurance law in Belgium and other selected european legal systems. In RHIDIAN THOMAS ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 170. p.

[531] WILHELMSEN, TRINE-LISE: Issues of Marine Insuance Duty of Disclosure, Duty of Good Faith, Alteration of Risk and Warranties. In Wihelmsen, Trine-Lise ed.: *SIMLPY Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2001*. Oslo, 2001, Universitet i Oslo 2001, 165. p.

[532] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 701. p.

[533] TULLOCH, ANDREW.: Utmost good faith. In *Comité Maritime International Yearbook 2003*, 534-539. p. http://www.comitemaritime.org/uploads/yearbooks/ybk_2003.pdf (2016. november 1.)

[534] VON ZIEGLER, ALEXANDER: The utmost good faith in marine insurance law on the continent. In Huybrechts, M. A. et al. eds.: *Marine Insurance at the Turn of the Millennium*. Antwerp, 2000, Intersentia. Vol. 2. 21-30. p.

[535] HUYBRECHTS, MARC A.: Comparative Marine Insurance Law: highlighting the significant features of marine insurance law in Belgium and other selected european legal systems. In RHIDIAN THOMAS ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 171. p.

a legnagyobb jóhiszeműségen alapul, és amennyiben valamelyik fél nem tartja be ezt a kötelezettségét, úgy a másik fél érvénytelenítheti a szerződést.[536]

Az angol jogban a MIA 1906-ban definiált *utmost good faith* elve általánosan érvényesül nem tengeri biztosítások esetén is.[537]

A fenti elv szerint a biztosított a biztosítóval szemben „különös hűséggel és becsületességgel tartozik",[538] mivel a biztosított van a tények ismerete szempontjából a legjobb pozícióban.[539]

Lehet megtévesztés akkor is, ha nyílt állítások nem tartalmaznak hamis tényeket. Elég, ha a nyelvezetet a maga egészében véve és ésszerűen értelmezve jelentős tényekre nézve hamis értelemre vezetnek, ez az ún. *suggestio falsi* (hamis sugallat).[540]

Amennyiben a hajófedélzeten fuvaroznak árut, úgy a hajóraklevélen jelezni kell, és a megnövekedett kockázatról a biztosítót is tájékoztatni kell.[541]

Ahogy minden szerződés megtámadható lényeges tényekkel kapcsolatos megtévesztés miatt, a szerződések egy meghatározott csoportja támadható meg azon az alapon, hogy ilyen tényeket nem közöltek. A jog általános szabálya a felek számára az, hogy mindegyik jogosult olyan jó üzletet kötni, amilyent csak tud, azonban semmilyen hamis tényt nem állíthat, azonban nem kell odafigyelnie minden olyan körülményre, ami a másik fél döntését befolyásolhatja. A biztosítási szerződésnél azonban a felekre szigorúbb kötelezettségek vonatkoznak mivel a szerződés a legmagasabb szintű bizalomra (*uberrima fides*) épül, így a feleknek a legnagyobb jóhiszeműséggel kell eljárniuk. Ennek oka az, hogy a legfontosabb tények általában csak az egyik fél számára ismertek, így annak érdekében, hogy tisztességes üzlet köttethessen, a lényeges információk birtokában lévő félnek ezt meg kell osztania a másikkal, hogy pontosan megállapítsa az a vállalt kockázat mértékét. A közlési kötelezettség megsértését így a biztosítási jogban egy olyan szándékos vagy véletlen megsértése a másik fél tájékoztatásának, amikor a tényt

(i) az egyik fél ténylegesen vagy vélelmezhetőleg ismerte,

(ii) a másik fél nem vagy, vélelmezhetőleg nem ismerte, és

(iii) a tájékoztatás esetén a másik fél egyáltalán nem, vagy számára kedvezőbb feltételekkel szerződött volna.

---

[536] FOXTON, DAVID: *The post-contractual duties of good faith in marine insurance policies: the search for elusive principles*. In Rhidian Thomas ed.: Marine Insurance: the law in transition. London, 2006, Informa, 72. p.
[537] Pan Atlantic v. Pine Top [1995] AC 501; Carter v Boehm (1766) 3 Burr 1905, 97 ER 1162.
[538] RÓSA FERENC: *A magyar biztosítási törvény. magyarázata*, Budapest, 1902, Wodianer F. és Fiai, 175. p.
[539] MCKENDRICK, EWAN: *Contract Law*. New York etc., 2007, Palgrave Macmillan, 263. p.
[540] Aarons Reefs v. Twiss (1896) A.C. 273., 281.
[541] GOODACRE, J. Kenneth.: *Marine Insurance Claims.* 2nd Edition. London, 1981, Witherby & Co. 66. p.

Ez a definíció hangsúlyozza azt a tényt, hogy a legmagasabb szintű bizalom alapelve ténylegesen mind a biztosítottat, mind pedig a biztosítót terheli.[542]

Elhallgatott tények miatt a szerződés érvénytelen lehet.[543] Az *utmost good faith* megszegésének következméyne az, hogy a biztosítás már megkötésétől kedzve, *ab initio* érvénytelen.[544]

Egyéb angolszász példával szolgálva az új-zélandi *Carriage of the Goods by Sea Act 1979* 32. cikk (3) bek. szerint amennyiben az eladó nem adott át minden szükséges információt a vevőnek, hogy a tengeri fuvarozás veszélyeire biztosítóst kössön, az említett kockázatokat az eladónak kell viselnie.[545]

A biztosítónak tájékoztatnia kell a biztosítottat a kockázatot csökkentő azon körülményekről, melyekről a biztosított nem tud, azaz a tájékoztatási kötelezettség kölcsönös.[546]

A biztosító tájékoztatási kötelezettsége két részből áll, egyik a szerződés megkötésekor, a másik pedig teljesítésekor esedékes. Az első esetben a biztosító kötelezettsége az ügyfél igényeinek felmérése, valamint az ügyfél tájékoztatása arról, hogy az általa választott biztosítási termék igényeinek megfelel-e, vagy sem. Sajnálatos módon az igényfelmérés során a szerződésszegés olyannyira gyakori, hogy az angolszász terminológia külön kifejezéssel illeti, ez az ún. *misselling*.

A biztosítónak különös figyelmet kell fordítania az ügyfél igényeire a biztosítási szerződés időbeli és területi hatályával, valamint önrésszel és egyéb opcionális szolgáltatásokkal kapcsolatban is.

A tájékoztatási kötelezettség megsértésének szigorú szabályát kritizálók azt hangsúlyozzák, hogy a legmagasabb szintű bizalom által megkövetelt szintet is túllépi, pedig azon alapszik. Lehetséges, hogy a biztosított gondosan járt el, és teljes mértékben jóhiszemű volt az ajánlati nyomtatvány kitöltésekor, abban a hiszemben, hogy megvásárolta a biztonságát, és mégis jóval később azt tapasztalhatja, hogy ez a védelem a gyakorlatban semmit sem ér,

---

[542] Carter v. Boehm (1766) 3 Burr. 1905, 1909; Goldschlager v. Royal Insurance Co. Ltd. (1978) 98 D.L.R 3d. 355, 365.
[543] IVAMY, E R. HARDY: *General Principles of Insurance Law.* 6th Edition. London, 1993, Butterworths, 136-137. p.
[544] HODGES, SUSAN: *Cases and Materials on Marine Insurance Law*. London, 1999, Cavendish, 214. p.
[545] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 106. p.
[546] Carter V Boehm (1766) 3 Burr 1905, 1808, per Lord Mansfield, Tengeri biztosítási törvény 17. §.

mivel elmulasztott közölni egy olyan tényt, amit egy tapasztalt biztosító lényegesnek ítélt volna a kockázat szempontjából.[547]

Amikor egy lényeges információ közlésének kérdése merül fel, a jog úgy tűnik, túlzottan kedvez a biztosítóknak, és azok az alapelvek kötelező ereje, melyekre ezen szabályok épültek, kétséges. Úgy tűnik, a jog történelmileg magasabb szintre lépett annál a premisszánál, hogy a biztosítók semmiről nem tudnak, míg a biztosítottak minden információval rendelkeznek a biztosítani szándékozott kockázatról. Bármennyire is igaz lehetett is ez az előfeltevés a korábbi időben, ma már aligha mutatja pontosan a jelenlegi biztosítási piac valós állását. A piac növekvő professzionalizmusa miatt az információs szakadék a biztosítók és biztosítottak között lényegesen csökkent, a biztosítók, amikor felbecsülik az elvállalandó kockázatot, jobb pozícióban vannak, hogy lépéseket tegyenek érdekeik védelmében. Amennyiben a jog a tájékoztatási kötelezettség nehéz terhét továbbra is a biztosítottra helyezi, az mind igazságtalan, mind pedig kereskedelmi szempontból életszerűtlen.

Az ellentétes vélemények tehát a következők voltak:

(1) A biztosított csak arra köteles, hogy azokat a körülményeket közölje, amik a prúdens biztosító döntésére hatással lehetnek a javasolt biztosítás feltételeinek elfogadását illetően (a „lényegesség a prúdens biztosító számára” teszt).

(2) A biztosított köteles olyan körülményeket is közölni, amelyek nem csupán a prúdens biztosító számára lényegesek, hanem amelyek objektíven relevánsak a kockázat szempontjából is („lényegesség a kockázat szempontjából” teszt).[548]

A tájékoztatási kötelezettség megsértésének jogkövetkezményével szemben a legélesebb kritikai a fogyasztói biztosítási szerződések vonatkozásában fogalmazódott meg. Az 1957-es és 1980-as reformok során a tengeri, légi és szárazföldi fuvarozási biztosítást kizárták a reformból, mondván az ilyen biztosítási piacok jól működtek, és az ilyen biztosítási fedezetet vásárlók tapasztaltak az adott piacon.[549]

Véleményem szerint a mai modern technikai lehetőségekkel (pl. tengeren is működő műholdas telefon) a fenti információs deficit valószínűsége rendkívül csekély, így nem indokolt

[547] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 293. p.

[548] MACDONALD-EGGERS, PETER: Pre-Contractual Duty of the Utmost Good Faith - Materiality and Remedies. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 50. p.

[549] MACDONALD-EGGERS, PETER: The Marine Insurance Act 1906: Judicial Attitudes and Innovation - Time for Reform? In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 206. p.

ezen megoldás alkalmazása, tekintettel az erkölcsi kockázat magas fokára is, a jövőbe, az űrbeli teherfuvarozások alkalmával viszont újfent szükség lehet rá!

IV.2.5. Warranty

A *warranty*[550] a biztosítási jog kifejezése. A adásvételi ügyletek szavatossága és a *warranty* megkülönböztetésénél azt kell hangsúlyozni, hogy az előző egy olyan, főkötelemhez kapcsolódó mellékkötelem, amely megsértése esetén az jogsértett fél kártérítést követelhet, de nem szünteti meg a szerződést. A biztosítási *warranty* megszegése általában nem jogosítja fel kártérítésre a biztosítót, de megszünteti a biztosítási szerződést.[551]

A *warranty* egyik legjobb definícióját a mai jogászok számára LORD GOFF adta: „a warranty egy olyan biztosítási szerződési rendelkezés, mely megfelelően értelmezve felfüggesztő feltétel a fedezet elvállalásával, vagy folytatásával kapcsolatban."[552]

A *warranty*t úgy lehet leírni, mint a biztosítási szerződés egy olyan írott rendelkezése, amelyben a biztosított szavatolja a jog működése, valamint a leírt szavak ereje következtében azt, hogy valamely tényállítások pontosak, vagy meghatározott tényállítások pontosak fognak maradni, vagy egy meghatározott kötelezettség pontos teljesítését vállalja.[553]A tengeri biztosításban a MIA 1906 35. §. (2) bek. foglalkozik a kérdéssel.

A négy legfontosabb *warranty*:

1. a biztosított hajó legyen tengerképes
2. az biztosított útvonaltól ne térjenek el.
3. minden olyan, a kockázatot érintő lényeges körülményről tájékoztatta a biztosítót, amiről tudott, vagy tudnia kellett volna
4. a biztosított jognyilatkozatai legyenek valósak.

A *warranty* olyan szerződéses rendelkezés, amelyet általában kifejezetten belefoglalnak a szerződésbe, nem csak *implicite* képezi részét. Az igazi *warranty* lényeges a kockázat

[550] Dawsons Ltd v Bonnin [1922] 2 AC 413, 422 per Viscount Haldane.
[551] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 603. p.
[552] The Good Luck [1992] 1 AC 233, 263.
[553] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 296. p.

szempontjából, azonban a szerződő felek létrehozhatnak egy szerződéses *warranty*t, amelynek megsértése esetén a jogsértő félnek ugyanolyan jogkövetkezményekkel kell szembenéznie, függetlenül attól, hogy ez sem a kockázat, sem pedig a kár szempontjából nem lényeges.[554]

A tengeri biztosítási kötvényekben létezik egy vélelem, miszerint az elvállalt kockázattal kapcsolatos tényállítás, amennyiben a kötvénybe beleírják, *warranty*nak minősül. A tengeri biztosítások számára régóta ismerős a tengerre való alkalmasság szavatolása, ahol a hajótulajdonosnak szavatolnia kell azt, hogy a hajó tengeri közlekedésre alkalmas állapotban van az utazás kezdetén.[555]

A *warranty* kifejezés megértésének kulcsa az, hogy a szavatosság a biztosítási jogban az, ami a többi szerződésben a feltétel és amennyiben ezt megsértik, úgy nem csak kártérítést kérhet sérelmet szenvedett fél szerződésszegés jogcímén, hanem mentesül szerződéses kötelezettségei teljesítése alól is, ha így dönt.[556]

A biztosító teljesítési kötelezettsége így azon alapul, hogy a biztosított által szavatolt tények vagy dolgok fennállnak-e, vagy sem.

A szavatosság legfontosabb jellemzői röviden a következők:
(i) a szerződésbe bele kell foglalni
(ii) a szavatolt kérdésnek lényegesnek kell lennie a kockázat szempontjából
(iii) pontosan be kell tartani
(iv) megszegése feljogosítja a biztosítót, hogy megtagadja a szerződés teljesítését dacára annak, hogy a kár bekövetkezése nincsen összefüggésben a szerződésszegéssel, vagy a szerződésszegést orvosolták még a kár bekövetkezése előtt.

A MIA 33. §. (1) bek. tartalmazza a tengeri biztosítási *warranty* fogalmát. A biztosított nyilatkozata segít a biztosítónak az elvállalandó kockázat mértékének felbecsülésében, valamint védi a biztosítót a kockázat szerződéskötést követően bekövetkezett változásaival szemben.[557]

---

[554] MARTINEZ, LEO P. -, WHELAN, JOHN W.: *Cases and Materials on General Practice of Insurance Law*, 4th Edition, St. Paul, 2001, West Group [Special Thanks to Erzsebet Karkus], 606. p.
[555] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 300. p.
[556] Dawnsons v. Bonnin [1922] 2. A. C. 413, 420, 423, Provincial Insurance v. Morgan [1933] A. C. 240, 253-254.
[557] SOYER, BARIS: Classification of terms in marine insurance contracts in the context of contemporary developments. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*, London 2006, Informa, 109. p.

Az esetek többségében a papíron csak tengeri biztosításra vonatkozó MIA 1906 törvényt a bírák nem tengeri biztosítási ügyekben is használták, de nem mindig. A legalitási *warrranty* esetében (MIA 41. §) KERR LJ kimondta, hogy az csak tengeri biztosításokra alkalmazható.[558]

Minden tengeri biztosítási kötvény tartalmaz két beépített *warrantyt*: először is, hogy a fuvarozási tevékenység jogszerű (a jogszerűség garanciája), másodszor pedig „ameddig a biztosított uralni tudja az eseményeket, az árutovábbítást jogszerűen fogja kivitelezni."[559] (a MIA 41. §). Ezen garanciát tengeri biztosításon kívüli kötvényekbe nem építették be.

Az angol tengeri biztosítási jog két nagyon fontos *implicit warranty*-ja a jogszerűség, valamint a tengerképesség *(seaworthyness)* szavatolása. A tengerképesség hiánya esetén a hajó jogilag vagy gyakorlatilag képtelen kifutni a tengerre, vagy az áru ki- vagy berakodására.[560] A kontinentális biztosítási jogok ezen intézményeket nem alkalmazzák ugyan, de a szerződési jogok egyik alapelve a szerződések jogszerűségének követelménye, pl. a *Code Civil* 1133. §-a szerint „A jogcím jogszerűtlen, amennyiben jogszabályba, jóerkölcsbe vagy közrendbe ütközik", az 1131. § alapján pedig az a kötelem, amely jogellenes jogcímmel rendelkezik, nem fejthet ki joghatásokat. [561]

Amennyiben a biztosított szándékosan megsemmisíti a fuvareszközt, vagy rakományt, kétségkívül megszegi a biztosítási szerződést. A jogsértés tényének elméleti megállapításánál jóval nehezebb kérdés a fenti akaratlagos megsemmisítés bizonyításához szükséges bizonyítékok mértékének megállapítása. A *Visscherij Maatschappij Nieuw Onderneming* v. *Scottish Metropolitan Assurance Co Ltd.*[562] ügyben az eljáró bíró kimondta, hogy „Ha a hajó nyugodt tengerben veszett oda, akkor nem volt tengerképes […]. Amennyiben a kapitánynak és a legénységnek nem volt indoka a hajó elsüllyesztésére, és nem voltak rosszindulatúak a tulajdonosokkal szemben, úgy meglapozottan lehet következtetni arra, hogy a hajót a legénység a tulajdonosok tudtával és akaratából süllyesztette el."

[558] Euro-Diam Ltd v Bathurst [1987] 2 WLR 517, 531, LOWRY, JOHN – RAWLINGS, PHILIP: *Insurance Law: Doctrines and Principles*. Oxford, 1999 Hart Publishing, 225. p.
[559] idézi LOWRY, JOHN – RAWLINGS, PHILIP: *Insurance Law: Doctrines and Principles*. Oxford, 1999 Hart Publishing, 237. p.
[560] Athenian Tankers Management SA v Pyrena Shipping (The Arianna) [1987] 2 Lloyd´s Rep. 376.
[561] HUYBRECHTS, MARC A.: Comparative Marine Insurance Law: highlighting the significant features of marine insurance law in Belgium and other selected european legal systems. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 176. p.
[562] 38 Temple Law Review, 458. p.

A kontinentális tengeri biztosítási jogszabályok általában nem alkalmazzák a *warranty*-k rendszerét. WILHELMSEN professzor kutatása szerint[563] a *warranty*-k koncepcióját Portugália, Spanyolország, Szlovénia, Venezuela és Kína alkalmazza. [564]

A *warranty* ebben az értelemben a biztosított olyan kötelezettségvállalása, amely a szerződés alapvető lényegét jelenti, melynek megsértése mentesíti a biztosítót kötelezettségének teljesítése alól, és nem csupán kártérítési követelés alapjául szolgál. Más szavakkal bizonyos mértékben olyan értelemben használják, mint más jogterületeken a „feltétel" kifejezést.[565]

Bár a tengeri biztosítás joga alapvetően a *common law* szabályain alapul, mégis évszázadok óta van egy alapvető kategóriája a *promissory warranty*, amelynek megsértése automatikusan megszünteti a biztosító teljesítési kötelezettségét.[566]

Az angolszász biztosítási jog ismeri az ún. *promissory / implicit warranty* konstrukcióját, melynek ultrakonzervatív mivoltára a kontinentális szerzők kritikája ugyan nem, de a londoni biztosítási piac térvesztése igenis ráirányította a figyelmet az Egyesült Királyságban.

A *warranty* megsértésének következménye az, hogy a biztosító jogosult megtagadni a szerződés teljesítését a szerződésszegés időpontjából kezdve, de a korábban beállt teljesítési kötelezettségére mindez nincsen kihatással.[567]

A biztosítási jogban a *warranty* megszegése automatikusan mentesíti a biztosítót kötelezettsége alól, az MIA 33. §. (3) bekezdésének nyelvtani értelmezése alapján.

A *warranty* elnevezést kissé másképpen használjuk a biztosítási jogban, mint az általános kötelmi jogban. Egészen mostanáig egyfajta szerződésszegésnek volt tekinthető a biztosítási jogban, amely alapján a biztosító megtagadhatta a szerződés teljesítését. Azonban ezen nézőpont, melynek volt némi támogatottsága az esetjogban, már nem tekinthető

---

[563] WILHELMSEN, Trine-Lise: The Duty of Disclosure, Duty of Good Gaith, Alteration of Risk and Warranties, an Analysis of the Replies to the C.M.I Questionerre In *Comité Maritime International Yearbook 2000*, 332-411. p., http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+2000.pdf (2016. március 16.), 385. p.

[564] HUYBRECHTS, MARC A.: Comparative Marine Insurance Law: highlighting the significant features of marine insurance law in Belgium and other selected european legal systems. In RHIDIAN THOMAS ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 175 p.

[565] SEALY, L. - Hooley, R.: *Commercial Law Text, Cases and Materials.* London, 2005, Sweet & Maxwell, 1142. p.

[566] SOYER, BARIS: Classification of terms in marine insurance contracts in the context of contemporary developments. London. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*, 2006, Informa, 107-108. p.

[567] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 219. p.

helytállónak a Lordok Háza a *Bank of Nova Scotia* v *Hellenic Mutual War Risks Associationa (Bermuda) Ltd, The Good Luck* ügyben született döntése nyomán.[568]

A *warranty* szigorú intézményét számos kritika érte mind a jogtudomány, mind pedig a bírói kar részéről,[569] melyek különösen akkor élesek, ha a kár bekövetkezése és a warranty bekövetkezése között még csak távoli összefüggés sem fedezhető fel, melyre LORD GRIFFITHS a következő kifejezést használta: „ez az angol biztosítási jog egyik kevésbé vonzó sajátossága."[570]

A *warranty* unikális jellege abban rejlik, hogy a materialitás és az okozatosság irreleváns. A *warranty* racionalitása abból fakad, hogy a biztosító kizárólag akkor fogadja el az adott káreseményt (megvalósult kockázatot), ha a garanciát teljesítették. A *warranty* doktrínája több, mint háromszáz évvel ezelőtt, a *common law*-ba beépülésekor szükséges volt, azonban manapság már komoly nehézséget okoz mind a tengeri, mind pedig az egyéb biztosítási szerződésekben.[571]

IV.2.6. A biztosítási díj és a biztosítási összeg

A biztosítási díj mértékében meg kell egyezni,[572] azonban, ha explicite nem tartalmazza a szerződés, akkor is következtetni lehet rá, amennyiben a társaság szokásosan fix tarifákat alkalmaz,[573] és nem merül fel kétség a kockázat osztályozásával kapcsolatban, vagy szintén következtetni lehet a biztosítási díjra abból az összegből, amire a kockázatot korábban biztosították.[574]

Adott esetben a biztosítási fedezet (védelem) hamis látszata, hamis nyugalma csupán, amivel a biztosított rendelkezik. Ennek egyik példája, ami összefügg az együttműködési kötelezettséggel, ha szerződő felek adott esetben automatikusan változó tartalmú szerződésben állapodnak meg.

---

[568] BIRDS, JOHN: *Modern Insurance Law.* London, 2007, Sweet & Maxwell, 152-153. p.
[569] SCHOENBAUM, THOMAS J.: Warranties in the Law of Marine Insurance: Some Suggestions for Reform of English and American Law. *Tulane Maritime Law Journal*, 1999. No. 2. 267. p., Longmore, A.: Good Faith and Breach of Warranty: Are We Going Forwards or Backwards? *Lloyd´s Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2004. No. 1. 158. p.
[570] Forsikringsaktielskapet Vesta v Butcher [1989] AC 852 893. p.
[571] HAN, W.: *Warranties in Marine Insurance,* http://www.aida.org.uk/docs/warrantiesmarineins.pdf, 2006. (2012. május 25.), 1. p.
[572] Allis-Chalmers Co. v. Maryland Fidelity and Deposit Co. (1916) 114 L.T. 433.
[573] Train v. Holland Purchase Ins. Co., 62 N.Y 598 (1875).
[574] Winne v. Niagara Fire Ins. Co., 91 N.Y. 185 (1883).

A kötvény vonatkozhat hozzáadott értékre *(increased value)*, mely eredetileg az áru biztosításánál a külföldről importált áruk biztosítását fedezte, függetlenül a biztosításkötési értéktől, illetve arra tekintettel, hogy az áruk értéke a fuvarozás időtartama alatt megnövekedhet. A keretbiztosítási kötvények elterjedése folytán ezek a kötvények meglehetősen ritkák.[575]

A szerződés egynél több plafont (biztosítási összeget) is tartalmazhat, úgy, hogy egyik alacsonyabb, mint a másik, az alacsonyabb összeg általában arra a kárra vonatkozik, ahol a körülmények alapján nagyobb a kockázat.[576]

A Lloyd´s szokványai a kereskedelmi fedezet kiterjesztésekor megengedik, hogy a biztosítási díjban később állapodjanak meg, ezt a szerződésben a TBA *(to be arranged)* záradékkal jelölik.[577]

A visszatérítés alapelve szerint „kockázat nélkül nincs biztosítási díj". LORD MANSFIELD a *Tyrie* v. *Fletcher*[578] ügyben kifejtette, hogy amennyiben bármilyen okból, pl. a biztosított akaratának hibájából a biztosító nem állt kockázatban, úgy a biztosítási díjat is vissza kell fizetni, hiszen a biztosítási díj arra szolgál, hogy belőle szükség esetén kártalanítsa a biztosítottat. A másik szabály ezzel kapcsolatban az, hogy amennyiben egy kárbiztosításnál a káresemény egyszer már bekövetkezett, úgy semmilyen visszafizetésről nem lehet szó a továbbiakban, még akkor sem, ha a szerződéskötést követően nagyon hamar bekövetkezett a biztosítási esemény, vagy akár a biztosított megszegte szerződésben szavatolt kötelezettségét.[579]

Az angol joggyakorlatban a *days of grace* olya extra időtartamot jelent, mely alatt a már lejárt esedékességű díjat be lehet fizetni a szerződés szerint,[580] hazánkban *respiró* (türelmi) időszak néven honosodott meg a foglom.

---

575 MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 318. p.
576 CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 881. p.
577 CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 174. p.
578 (1777) 2 Cowp. 666, 668.
579 BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 408. p.
580 CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 133. p.

A kockázat növekedése vagy megváltozása esetében, ha utóbbit nem fedezi a biztosítási szerződés, automatikusan megszűnik.[581]

A főleg életbiztosításoknál alkalmazott *antilapse clause* azt jelenti, hogy meghatározott ideig, általában még az esedékességet követő 30 napig van lehetőség a biztosítási díj rendezésére.[582]

Nem köteles a biztosított tájékoztatni a biztosítót a kockázat csökkenéséről, valamint azokról a tényéről, amelyekről a biztosító ténylegesen, vagy feltehetően tudott. A biztosítótól elvárható az adott földrajzi hely adott hajótípusára vonatkozó kárgyakoriság ismerete.[583]

Az adott földrajzi terület veszélyessebbé válása a biztosítói joggyakorlatban vagy a biztosítási díjak növekedését, vagy az adott útvonal blokkolását vonja maga után. Utóbbira példa, hogy 2008. májusában a Lloyd´s az Ádeni-Öböl térségét háborús kockázati zónának minősítette.[584]

A biztosítási díj meg nem fizetése a biztosított alapvető szerződéses kötelezettségének elmulasztása. Az esedékes, de meg nem fizetett biztosítási díj egy olyan adósság, amit a szokásos módokon be lehet hajtani, leszámítva, hogy nem szolgálhat alapul az adós hajójának feltartóztatásához.[585]

IV.2.7. Önrész (*Franchise*)

Teljes kárról nem csupán a biztosított tárgy elpusztulása esetén lehet szó, hanem oly mértékű megrongálódásnál is, ha a vagyontárgy már nem felel meg eredeti rendeltetének, vagy többe kerülne a megjavítása, mint amit utána érne, végül ha meg is maradt a rakomány, de végleg kiesett a szerződő rendelkezése alól, pl. elsüllyedt, és nem lehet kiemelni. A részleges károkra a biztosító általában *franchise*-t[586] köt ki.

A nemzetközi szállítmánybiztosításban az önrész kikötésének egyik oka az volt, hogy a szóródásnak kitett áruk tipikus hiányát ne követelhessék a biztosítótól, azonban a CMR Egyezmény 17. Cikk 4. a) pontja miatt a fenti indok lényegében elveszti jelentőségét, hiszen a

---

[581] HAN, W.: *Warranties in Marine Insurance*, http://www.aida.org.uk/docs/warrantiesmarineins.pdf, 2006. (2012. május 25.), 136. p.
[582] KUBASEK, NANCY K. et al.: *Dynamic Business Law*. New York, 2008, McGraw-Hill/Irwin, 1359. p.
[583] North British Fishing Boat Insurance Co Ltd v Starr 1922 13 LlLRep 206, 2010.
[584] BANIELA, SANTIAGO IGLESIAS: Piracy at Sea: Somalia an Area of Great Concern. *The Journal of Navigation*. 2010. Issue 2, 192. p.
[585] Bain Clarkson Ltd v Owners of Sea Friends [1991] 2 Lloyd´s Rep 322 (CA).
[586] A franchise szó eredetére, különös tekintettel a biztosítási jogi jelentésváltozatára lásd: EUROPEAN FRANCHISE FEDERATION: *History of the term "franchising"*. http://www.eff-franchise.com/104/history-of-the-term-franchising.html. (2016.02.13.)

fuvarozó mentesül a kár megtérítése alól, ha nyitott és ponyvával nem fedett járművet használ, melyben – a fuvarlevélbe bejegyzett módon – kifejezetten megállapodtak.

A *deductible* és a *franchise* közötti különbség, hogy deductible esetében a biztosított mindig viseli a kár egy részét, míg *franchise* klauzula esetében a biztostó a teljes kárt téríti a limiten felül.[587]

Levonandó még az ún. *deductible* is (a nem tengeri biztosításban *excess clause*-nak is hívják, a viszontbiztosításban *retention*-nak).[588]

A *per bottom clause* (hajófenék klauzula) esetében hajónként limitálják a biztosítási összeget.

A *location clause* alkalmazásával a szárazföldi (beleértve a belvízi modalitást is) károkat limitálják[589].

A túllépés (*excess*) klauzula alapján a biztosított viseli a kár első részét, melyet akár összegszerűen, akár százalékosan is meg lehet határozni. A franchise klauzula ehhez hasonló megoldást alkalmaz, melyet alapvetően a tengeri biztosításban alkalmaztak.[590]

A biztosítási jogban a *franchise* sajátos változata az *időfranchise*, ahol az önrészt nem százalékban vagy pénzösszegben, hanem az időben korlátozzák.[591]. Akkor aktiválódik a biztosító helytállási kötelezettsége, ha a hűtőberendezés meghibásodása (*breakdown*) meghatározott időtartamot (24 óra, 72 óra) túllép. A szerződéses klauzula azzal van összefüggésben, hogy a hűtött áruval megrakott járművek jellemzően nem csupán hűtőberendezéssel, hanem hőszigeteléssel is ellátottak, és kármegelőzési kötelezettségként a biztosító érdekeltté kívánja tenni a biztosítottat a hőszigetelő képesség fenntartásában, rendszeres ellenőrzésében, szükség esetén javításában, karbantartásában.[592]

Az önrész *(franchise)* számos módon megállapítható, melyek közül az elsőként az ún. *integrál franchise* alakult ki, mely alapján a bizonyos mértéknél (a biztosítási összeg

---

[587] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 744. p.
[588] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 742. p.
[589] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell, 402. p.
[590] MIA 1906 1. sz. mellékletében megtalálható kötvényminta is alkalmazza
[591] Ez a jogintézmény nem csupán a szállatmánybiztosítási szerződés sajátja, a termelő vállalatok számára kidolgozott, jellemzően összkockázatú biztosítások tipikus eleme az üzemszünet-biztosítás, ahol a kiesett termelés ellenértékét fizeti a biztosító, de csak a termelés leállásától számított meghatározott időt (jellemzően pár napot) követően.
[592] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás.* Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 213. p.

százalékában kifejezve) kisebb károkat a biztosító nem téríti, azonban amennyiben a kár összege a fenti mértéket meghaladta, úgy a biztosító levonás nélkül teljesít.

Az *integrál franchise* lényege, hogy a szerződésben szereplő százalékos limit alatti károkat a biztosító nem téríti meg, ennek részletszabályait az angol gyakorlatban általában a kötvény mellékletét képező *memorandum* dokumantumban rögzítik. Természetesen a fuvaroztató számára hátrányos, ha a százalékot a teljes rakományra, és nem egyes rakományegységre (hordó, láda, konténer) nézve állapítják meg.[593]

A második lehetséges módszer az *excedens* (deduktív vagy levonásos) *franchise*, mely esetén az előre meghatározott százalékkal a biztosító mindenképpen csökkenti a károsszeget, függetlenül attól, hogy fenti százalékot az egész küldeményre, vagy pedig külön árudarabokra (kollikra) határozták-e meg.

A harmadik módszer az időfranchise, melyet a hűtőkocsikban fuvarozott küldemény esetére szokás kikötni. Abban az esetben, ha a hűtőberendezés meghatározott időn túl nem működik, vagy a hűtőberendezésben a szavatossági időnél többet tölt el az áru, úgy a biztosító nem köteles teljesíteni.

A harmadik esetet álláspontom szerint mentesülési oknak is fel lehet fogni, hiszen lényegében arról van szó, hogy a biztosított kármegelőzés kötelezettségét nem teljesítette, így minimum kármegosztásnak lenne helye a polgári jog szabályai szerint, azonban a biztosítási szerződés megdönthetetlen vélelemként fogalmazza meg a hűtőberendezés elromlása, illetve a szavatossági időt túllépő tárolás és az árukár közötti ok-okozati összefüggést.

IV.2.8. Túlbiztosítás

A nagymértékű túlbiztosítás a biztosítás lényeges tárgya, amit közölni kell a másik féllel. Az értékelés túlzottnak fog minősülni akkor, ha üzleti kockázatból spekulatív kockázatot generál. BLACKBURN J. kifejtette az *Ionedes* v. *Pender* ügyben, hogy a túlbiztosítás nem csak a csalás gyanúját veti fel, hanem a tengeri biztosítás esetén arra készteti a biztosítottat, hogy kevésbé rátermett legénységet válaszon, illetve kevésbé törje magát a kár megelőzése érdekében.

A piaci gyakorlat időnként érvényesnek minősít olyan értékeléseket, amelyek egyébként megkérdőjelezhetők lennének. Erre a legvilágosabb példa az a kialakult gyakorlat, amikor a

[593] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 212. p.

biztosított árut CIF értéke + 10% összegen biztosítják, azért, hogy a vevő profitkiesését is fedezze. Mindazonáltal a kereskedelem számára kényelmes, hogy az áru, valamint a profit elvesztésének biztosítását összeolvasztják, és a gyakorlat már annyira kiépült, hogy elképzelhetetlen ennek megkérdőjelezése.[594]

Két vagy több biztosítási szerződés kötése ugyanarra a vagyontárgyra jogszerű ugyan az angol jogban, de a biztosítottnak tájékoztatnia kell erről a biztosítókat, ugyanakkor jogalap nélküli gazdagodásra nem vezethet.[595]

A túlbiztosítás a fogadás egyik fajtájának tekintendő. Spekulatív biztosításnál problémát okozhat a biztosítási érdek megállapítása. Ez a probléma leginkább akkor fordul elő, amikor profitot, fuvardíjat, remélt fuvardíjat, díjat vagy más bevétel-kiesést biztosítanak. A probléma nem a biztosítási érdek természetéből fakad, hanem abból a bizonyosságból, aminek fenn kell állnia, amikor a biztosított kárt szenved. A biztosított pozíciója lehet az, hogy a pénzügyi előny nincs a szerződéshez kötve, vagy más módon biztos; ez egy olyan előny, ami vagy felmerül, vagy nem. A jövőbeli pénzügyi előny reménlésekor a biztosított túl optimista lehet saját kilátásait illetően, oly mértékben, hogy már spekulációval vádolható. A spekuláció biztosításának kísérlete a fogadás látszatának tűnhet, mivel amikor a spekuláció nem következik be, nehéz megállapítani, hogy a biztosított ténylegesen kárt szenvedett-e.[596]

IV.2.9. Transit klauzula

1958. január 1. előtt, a *Transit Clause* előtti *Warehouse to Warehouse* klauzulában a szállítás rendes útvonala volt biztosítva, amely a tengerentúli hajó végső raktárba érkezésekor, vagy azt követő meghatározott napon szűnt meg. Ezen utófedezet 15 nap volt, ha a raktár a kikötő területén belül helyezkedett el, és 30 nap, ha azon kívül volt található.[597]

A biztosító számára fontos mind az útvonal, mind, mind pedig a fuvareszköz beható ismerete. Az útvonal kapcsán nem csupán a feladási hely (elhajózási kikötő), valamint a kiszolgáltatás helye (célkikötő) ismeret fontos, hanem az átrakodás ténye, helye, valamint az esetleges elő- és utótárolás is.

---

[594] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, 2006, 29. p.
[595] Thames & Mersey Marine Insurance Co Ltd v ˙Gunford˙ Ship Co Ltd [1911] AC 529. FORCE, R.: Overlapping Insurance Coverages in Huybrechts, M. A. et al. eds.: *Marine Insurance at the Turn of the Millennium*. Vol. 1. Antwerpen, 1999, Intersentia, 233. p.
[596] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 29. p.
[597] DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th Edition. London, 1975, Witherby & Co., 248. p.

A „mozgásban lévő” árukon kívül a biztosítási fedezet kiterjedhető az fuvarozást megelőző elő-, a megszakítás alatti közbeeső, valamint a fuvarozást követő utótárolásra is.[598]

Az exportkereskedelemben gyakran alkalmazzák a kiterjesztett tengeri biztosítási megállapodásokat, hogy ne csak a tengeri fuvarozási szakaszra, hanem az eladó raktárából a tengerentúli vevő raktárába történő teljes árutovábbítása terjedjen ki a fedezet.[599]

A tengeri biztosításban az ún. *Transit Clause* záradék alkalmazásával lehet az eredetileg tengeri modalitásra tervezett szabályokat kiterjeszteni egyéb (szárazföldi) fuvarozási alágazatokra, nevezetesen a közúti és a vasúti árufuvarozásra.

A *Transit Clause* jelenleg az a Lloyd’s biztosító általános szerződési feltételeit tartalmazó *Institute Cargo Clauses* A, B és C variánsában egyaránt megtalálható, így minden tengeri biztosítási szerződésben alkalmazandó, kivéve, ha kifejezetten törlik. A fenti záradék kiterjeszti a fedezetet a hajózás előtti és utáni veszélyekre. Az *Institute Time Clauses* esetében sokszor *continuation clause*-t alkalmaznak, azaz meghosszabbítható a fedezet.[600]

Az *Institute Cargo* klauzulák kifejezetten megengedik az áru átrakodását *(reshipment)*. A rakodási károkra kiterjed az ICC A, mivel itt nincs kizárva, valamint az ICC B 1.3. klauzula alapján.[601]

A tengeri biztosítás egyaránt felöleli a tengeri és szárazföldi (közúti és vasút árufuvarozási) kockázatokat az MIA 2. § alapján. A tengeri biztosítás alapkonstrukciójában az említett kockázatok között elengedhetetlen az összefüggés ahhoz, hogy a tengerin kívül egyéb veszélyekre is kiterjedjen a szerződés hatálya. A kötvény alapformája az ősi forrásokból fakad, és szövegezése kizárólag a hajón lévő vagyon biztosítására terjedt ki. A modern időkben ez kimondottan gyakorlatiatlan, így megengedett a kockázatvállalás időtartamának kiterjesztése, ami magába foglalja a tengerhajózással össze nem függő kockázatokat is, a MIA 1906 2. §-a alapján.[602]

Ezzel ellentétben léteznek ún. kiterjesztett tengeri biztosítási szerződések is, ahol az említett összefüggés hiányzik a *Transit* klauzula, valamint a hozzá kapcsolódó *Termination of Contract of Carriage* (a fuvarozási szerződés megszüntetése) klauzula segítségével.

---

[598] KOBZA GYÖRGY szerk.: *Nemzetközi szállítmányozás*. Budapest, 1962, Közgazdasági és Jogi Kiadó, 290-291. p.
[599] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff’s Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell, 393. p.
[600] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff’s Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell, 399. p.
[601] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 497. p.
[602] GOODACRE, J. Kenneth.: *Marine Insurance Claims.* 2nd Edition. London, 1981, Witherby & Co., 46. p.

A tranzit klauzula alapján a fedezet a raktár, vagy más tárolási hely elhagyásától, melyet ezután a fuvarozás kezdetének hívunk, a fuvarozás rendes folyamata alatt tart, egészen a kiszolgáltatási helyéig, vagy bármely olyan korábbi raktárig, amelyet nem a szokásos fuvarozási, vagy elosztási, szétosztási célokra használnak fel, vagy a tengerentúli kikötést követő 60 nap után, amelyik hamarabb bekövetkezik.[603]

A *Transit clause* alapján a kényszerkirakodás, átrakodás, berakodás idejére is hatályban marad a biztosítási fedezet.

A biztosítási fedezet időtartama meghatározható egy időszakra, vagy egy esemény, művelet időszakára, mindez az előző kifejezések értelmezésétől függ. Az árura vonatkozó biztosítás gyakran fuvarozással kezdődik és fejeződik be, erre jó példa a raktártól raktárig klauzula, amit ma már tranzit klauzulának[604] neveznek. Ezen klauzula értelmezése során a felek szándékára kell fektetni a hangsúlyt. Feltételezhető, hogy a biztosított időben folyamatos fedezetet akart, és az is feltételezhető, hogy a biztosító nem akart elvállalni olyan kockázatot, amelyre korábban nem tervezett szerződni. Erre tekintettel a bíróság szerint a fuvarozási fedezet akkor kezdődik meg, amikor a feladó vagy képviselője átadja az áru[605] feletti felügyeletet és őrzési kötelezettséget a fuvarozónak vagy képviselőjének, ez az a pont, amikor a kockázat természetes általában megváltozik. Amennyiben ez az értelmezés lehetővé teszi a bíróság számára a folyamatos fedezet elérését, úgy annál jobb,[606] de ez csak másodlagos lehet az őrzés és kontroll álszállásának időpontjához képest. Így egyfelől az áru, amit a járműre már berakodtak, de a jármű még a feladó felügyelete alatt van, pl. a raktárába zárva,[607] még fuvarozott árunak minősül. Másfelől az út folytatására váró áru még fuvarozott árunak minősül, amennyiben ez a fedezet szóhasználatából levezethető.[608] Tovább az „*ex factory*" közismert kifejezés kiterjeszti a raktártól raktárig fedezetet a szárazföldi közúti szakaszra és az uszályra is.

Noha az őrzés és felügyelet átszállt a fuvarozóra, kivételesen mégsem száll át a kockázat, amennyiben nem megfelelő úticéllal,[609] vagy nem megfelelő hajón kezdték meg az

---

[603] GRIME, ROBERT P.: Insuring Cargoes in the 1990s. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 125. p.
[604] Pl. az Institute Cargo Clauses 1982 8. klauzulája.
[605] Crow´s Transport Ltd v Phoenix Assurance Co Ltd [1965 1 Lloyd´s Rep 139, 143 per Lord Denning MR (CA), SCA (Freight) Ltd v Gibson [1974] 2 Lloyd´s Rep 533, 534 per Ackner J. V.ö. az áru fizikai mozgatására szavazó döntést: Sadler Bros Co v Meredith [1963] 2 Lloyd´s Rep 283, 307.
[606] Cornfoot v Royal Exchange Assurance Corp [1904] 1 KB 40, 44, per Mathew LJ (CA).
[607] Kessler Export Corp v Reliance Ins Co, 207 F Supp 355 (ED NY 1962).
[608] Eurodale Manufacturing v Ecclesiastical Insurance Office [2003] Lloyd´s Rep IR 444 (CA)
[609] Kallis (Manufacturers´) Ltd v Success Ins Ltd (1985) 2 Lloyd´s Rep 8 (PC) áru.

utazást. Ez a kivétel lép életbe pontosan az ún. „fantomhajók” esetében. A hajó valójában létezik, de a fuvarozási szerződés csalárd annyiban, hogy az A célkikötőre szerződött hajó ehelyett B pontba megy, az árut eladják egy harmadik félnek, majd a hajónak nyoma vész és bejelentik eltűnését. A MIA1906 44. §. alapján is érvényesül a fenti kivétel, hiszen a jogszabályhely kimondja, hogy „a rendeltetési helyet a kötvény határozza meg, és a hajó, amely ehelyett máshová hajózik”.[610]

A fuvarozási fedezet fennmarad a fuvarozás végéig, vagy megszakadásáig. A fuvarozás magába foglalja a fuvarozás rendes eseményeit, pl. ideiglenes megállás, előre nem látott megállás, vagy az előre tervezett úttól való eltérés.[611] Magába foglalja azt az időt, amíg a feladó felülvizsgálja az áru rendeltetési helyét[612], azaz a fuvarozás időtartalma nem feltétlenül esik egybe az áru tényleges fizikai mozgatásának időtartamával, de ezen köztes időtartamok megengedett hosszát csak az eset körülményeit figyelembe véve lehet megállapítani.[613]

Ezen klauzula alapján a biztosított például biztosíthatja egy Birminghamből Párizsba fuvarozandó áruküldeményét, amennyiben ezen helyeket a kötvényen az árutovábbítás kiindulási és célállomásaként megjelöli. A *Transit* klauzula, valamint a hozzá kapcsolódó *Termination of Contract of Carriage* klauzula alapján az áruküldeményre kiterjed a biztosítási fedezet a kötvényben megjelölt raktárak közötti teljes fizikai áramlás során.[614]

IV.2.10. Termination of Contract of Carriage klauzula

A tranzit klauzulához alkalmazni kell a fuvarozási szerződés megszűnése klauzulát (ICC 1982 9. klauzula), melyet az ICC 1963 vállalkozás megszűnése klauzulát váltotta fel és pontosította.[615]

A *Transit Clause* használatával a tengeri fuvarozási szakasszal összefüggő szárazföldi árutovábbításra lehet kiterjeszteni a biztosítási szerződés tárgyi hatályát, azonban ezen megoldás – a logisztikai szemlélet, különösen az ún. háztól házig fuvarozás térnyerésével – később már nem elégítette ki a gyakorlati követelményeket, így az említett klauzulát kiegészítő

---

[610] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 545. p.
[611] Boontong Handbag Co Inc v Home Ins Co 310 A 2d 510, 511 (NJ, 1973).
[612] Safadi v Western Assurance Co (1933) 46 LI L Rep 140.
[613] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 546. p.
[614] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell, 419-420. p.
[615] GRIME, ROBERT P.: Insuring Cargoes in the 1990s. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 126. p.

Termination of Contract of Carriage (a fuvarozási szerződés megszűnése) záradék alkalmazásával a biztosítási fedezet az áru térbeli (fizikai) áramlásának teljességét átfoghatja. Utóbbi esetében – figyelemmel arra, hogy mind a fuvarozás, mind pedig a biztosítás klasszikus kereskedelmi jogi jogintézmény[616] – nem a háztól házig fuvarozás (*door-to-door transport*) elnevezést alkalmazzák, hanem úgy fogalmaznak a biztosítási szabályzatok, hogy a biztosítási védelem „raktártól raktárig" áll fenn.

A *Transit* klauzula 60 napos időlimitet tartalmaz, ami azonban a *Termination of Contract of Carriag*e klauzula alkalmazásával felülírható, amennyiben a biztosított hatókörén kívüli okból az áruküldeményt az eredeti rendeltetési helyhez képes máshol kell kirakodni. Ebben az esetben az áruküldeményre továbbra is vonatkozik a biztosítási fedezet, egészen addig, amíg eladás után ki nem szolgáltatják, vagy az árutovábbítás során meg nem érkezik az új, utolsó raktárba.

IV.2.11. Held Covered klauzula

Noha az újabb klauzulákban is megmaradtak a navigációs előírások (pl. tilos olyan meghatározott helyekre navigálni a hajót, ahol a rossz látási viszonyok, jéghegyek és sarkvidéki éghajlati körülmények jelentenek veszélyt), de ezek megsértése már nem jár az érvénytelenség drákói szigorra valló szankciójával, hanem a jogkövetkezmény pusztán az lesz, hogy a szerződésszegés időtartama alatt a biztosító nem áll kockázatban, azonban a jogszerű állapot helyreállításával a biztosító kockázatvállalása is azonnal folytatódik.[617]

A szerződésszegés fontosságát azonban aláássa az a tény, hogy Nagy-Britannia és az Egyesült Államok korábbi tengeri biztosítási gyakorlatában a szállítmányra vonatkozó biztosítási fedezet megszűnt deviáció esetén, a hajótulajdonos szigorú felelősségét az árutulajdonos védelmére tervezték. A jelenlegi biztosítási gyakorlatban azonban a hasonló biztosítási kötvény általában tartalmaz egy *held covered* klauzulát, amelynek segítségével pótdíj ellenében a fedezet kiterjeszthető deviáció esetére is. Az eljárás ezen megváltozása, valamint a fuvarozási szerződésekben széleskörűen alkalmazott szabadság-klauzula együttesen nagyban csökkentette a deviációs koncepció gyakorlati jelentőségét.[618]

---

[616] JESS, DIGBY. C., *The Insurance of Commercial Risks: Law and Practice*. London, 2001, Sweet & Maxwell, London.
[617] SOYER, BARIS: Classification of terms in marine insurance contracts in the context of contemporary developments. London. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*, 2006, Informa, 117-118. p.
[618] WILSON, JOHN F.: *Carriage of Goods by Sea*. 6th Edition. Harlow, 2008, Pearson Longman, 21. p.

A *held covered* (fedezet fenntartása) klauzula (ICC 1982 10. klauzula) segítségével akkor is fennmarad a biztosítási fedezet, amennyiben a biztosított szándékosan megváltoztatta az eredeti útvonalat, feltéve, hogy erről azonnal értesíti a biztosítót, és a megfelelő pótdíjat megfizeti. A *held covered* klauzula nem terjed ki az útirány véletlen megváltoztatására.[619]

A *held covered* klauzula alapján lehetőség van arra, hogy a felek előre megállapodjanak abban, a biztosított bizonyos kockázatot növelő tényezők (pl. útvonal) megváltozása esetén, ha erről haladéktalanul tájékoztatja a biztosítók, és megállapodnak az új díjban, a fedezet fennmaradjon,[620] ezt a záradékot gyakran meg lehet találni tengeri és egyéb szállítmánybiztosítási kötvényekben. [621]

A *held covered* klauzula segítségével kiterjesztett fedezet után ésszerű biztosítási díj fizetendő a MIA 1906 31. §. (2) bek. alapján, amelyet a választottbíróság, vagy a rendes bíróság állapít meg.[622]

Az *Insitute Cargo Clauses* (intézményes cargo záradékok) alapján a biztosítási szerződés hatályban marad akkor is biztosítási pótdíj fizetése mellett, ha gondatlanságból téves útvonalra téved a jármű.

IV.2.12. Sue and Labour klauzula

A MIA1906 78. § (4) bek. alapján a biztosított köteles ésszerű lépéseket tenni a kár megelőzése, ill. minimalizálása érdekében, függetlenül attól, hogy a szerződés tartalmazza-e a „*suing and labouring*" klauzulát.[623]

A MIA 1906 78. §, (1) bek. feljogosítja a biztosítottat a kármegelőzési és kárenyhítési költségek követelésére. Néhány kivételtől eltekintve ezt a szerződésben a „*sue and labour*" vagy „*suing and labouring*" néven emlegetett klauzulában szabályozzák.[624]

---

[619] GRIME, ROBERT P.: Insuring Cargoes in the 1990s. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 127. p.
[620] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 557. p.
[621] THOMAS, RHIDIAN: Held Covered Clauses in Marine Insurance. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. Vol. 2. London, 2002. 1-141. p. LLP.
[622] FOXTON, DAVID: *The post-contractual duties of good faith in marine insurance policies: the search for elusive principles*. In Rhidian Thomas ed.: Marine Insurance: the law in transition. London, 2006, Informa, 77-78. p.
[623] „*Suing and labouring clause*": MERKIN, ROBERT: *Annotated Marine Insurance Legislation*. London, 1997, LLP, 67. p.
[624] ROSE, F. D.: Aversion and Minimisation of Loss. In Rhidian Thomas ed: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 217. p.

Léteznek olyan előírások, amelyek megszegése kevésbé súlyos következménnyel jár, mint egy *warranty* be nem tartása. Ilyen a *sue and labour* klauzula, mely alapján a biztosítottnak és alkalmazottainak ésszerű lépéseket kell tenniük a károk megelőzése vagy minimalizálása érdekében.[625] Ezen kötelezettség megsértése azzal a jogkövetkezménnyel jár, hogy a biztosító viszontkeresetet nyújthat be a mulasztással okozott károk mértékéig."[626]

Quantum meruit (annyit, amennyit megérdemel) alapon fizetnek *sue and labour* klauzula alapján (kárenyhítés és kármegelőzés).[627]

IV.2.13. Touch and Stay klauzula

Deviáció esetében automatikusan megszűnik a biztosító kockázatban állása, kivéve ha a *liberty to touch and stay* klauzulát alkalmazzák, melynek köszönhetően bármely kikötőt érintheti a hajó, és ott is tartózkodhat.[628]

IV.2.14. All Risks (A) fedezet

IV.2.14.1. A fedezet tartalma

A modern biztosítási jogban tipikus a biztosítható kockázat fogalmának bővülése. Míg a kockázatot hagyományosan az „Isten keze" (*Act of God*) – jellegű eseményekre szorítkozott, addig a modern biztosítási jog lassan, de biztosan egyre kifinomultabb és érettebb lesz, és a kockázatok már egyre kevésbé aleatóriusak, hanem a biztosított egyre nagyobb – bár nem kizárólagos – szerepet játszik a biztosítási esemény bekövetkezésében.[629]

A tengeri biztosítás intézménye elméletileg alkalmas minden előforduló tengeri veszély fedezésére.[630]

A fuvarozási szerződés teljesítése során mind a fuvareszközt (pl. hajótestet), mind pedig az áruküldeményt számtalan veszély fenyegeti, amelyek közül egyesek a fuvarozás

---

[625] MIA 1906 78. §. (4) alapján. Ezen előírások történetére l. ROSE, F. D.: Failure to Sue and Labour, *Journal of Business Law*, 1990. May, 190. p.
[626] SOYER, BARIS: Classification of terms in marine insurance contracts in the context of contemporary developments. London. In Rhidian Thomas ed.: *Marine Insurance: the law in transition*, 2006, Informa, 114. p.
[627] NOUSSIA, KYRIAKI: *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts. A Comparative Approach*. Berling – Heidelberg, 2007, Springer, 165. p.
[628] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 524-525. p.
[629] COUSY, HERMAN: Insurance law. In Smits, Jan M. ed.: *Elgar Encyclopedia of Comparative Law*. Cheltenham, 2006, Edwar Elgar, 312-313. p.
[630] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengeri biztosításokról és azok megkötéséről*. Pécs, 1900, Püspöki Lyceumi Nyomda, 6-7. p.

modalitásától függetlenek (pl. közlekedési baleset, ütközés), mások pedig az adott fuvarozási alágazathoz kapcsolódnak (pl. a tenger erős hullámzása). A biztosítási szerződés fedezetet nyújthat az ún. sajáthibás károkra, amikor a károsult és a károkozó személye egybeesik. Első ránézésre felelősségbiztosítási esetről van szó, azonban nincsen olyan jogszabály, amely a fenti károkozást jogellenesnek minősítené (a tulajdonos szinte bármit megtehet tulajdonával), így egyértelműen vagyonbiztosításról beszélhetünk.

A biztosító három okból vonakodik a teljes kockázatot elvállalni: egyrészt a kár megállapításának vannak adminisztratív költségei, másrészt amennyiben önrészt is tartalmaz a biztosítás, úgy a biztosítottat jobban ösztönzi a kár megelőzésére, illetve minimalizálására, harmadrészt, bizonyos áruféleségeknél nehéz megállapítani, hogy a kár igazi oka az biztosított káresemény, vagy a küldemény belső tulajdonsága volt. Ennek számos módszere alakult ki a biztosítói gyakorlatban.[631]

Az *all risks* fedezet „kvázi univerzális", nem kell tudni feltétlenül igazolni a kár okát.[632] Összkockázatú biztosítások léteznek hagyományos vagyonbiztosításban is.[633]

A MIA 1906 55. § (2) c) bek. szerint amennyiben a szerződés másképpen nem rendelkezik, a biztosító nem köteles helytállni a szokásos amortizációért, szivárgási és töréskárért, belső tulajdonságáért vagy a biztosítás közvetett tárgyának természetéből fakadó károkért.[634]

A biztosítótól elvárható továbbá a fuvarozási szokások ismerete, különösen a fedélzeten fuvarozott árukra vonatkozóan.[635] Üzleti vagy ipari kockázatok esetén a biztosítóknak ismerniük kell a kockázat szokásos tulajdonságait, mint ahogy kereskedő is ismeri a portékája jellemző tulajdonságait, és ha rendszerint veszélyes áru is van készleten, úgy szükségtelen ezen áruk jelenlétéről külön tájékoztatni.[636]

A kárnak azzal összefüggésben kell keletkeznie, hogy az áru a tengeren volt. Amennyiben a berakodandó áru a kikötőbe esik a hajó hirtelen dőlése miatt, akkor az tengeri

[631] BENNETT, HOWARD: *The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 741. p.
[632] BENNETT, HOWARD: *The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 258. p.
[633] HANSON, JAHN – HENLEY, CHRISTOPHER: *All Risk Property Insurance*. London, 1995, Lloyd´s of London Press, 243-250. p.
[634] ZAVOS, CHRIS: *The international hull clauses*. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 161. p.
[635] British & Foreign Marine Insurance Co v Gaunt [1921] 2 AC 41.
[636] Nicholson v. Phoenix (1880) 45 U.C.Q.B 359.

veszély volt, és nem csupán tengeren bekövetkezett veszély.[637] A normál csorgást az ICC(A) biztosítás fizeti, az ICC(B) és ICC(C) nem.[638]

A MIA 1906 I. melléklete 17. §. alapján áru alatt kereskedelmi árut kell érteni, és a biztosítás hatálya nem terjed ki a fedélzeten található személyes tárgyakra, élelmiszerre.[639]

A *Canada Rice Mills Ltd* v *Union Marine and General Ins Co*[640] ügyben viharos tengeren fuvaroztak rizst, és a kapitány utasítására lekapcsolták a ventilátorokat, hogy megelőzzék a tengervíz betörését. A raktérben szellőztetés hiánya a rizs megromlásához vezetett. A *Privy Council* álláspontja szerint ez a kár a tenger veszélyeiből következett be, és így fedezi a biztosítás, azaz nem a tengerészeti bevett gyakorlat a kár közvetlen oka.[641]

Kérdésként merül fel, hogy vajon a csomagolásra is kiterjed-e az árura kötött biztosítás, vagy sem. Természetesen az a legjobb, ha a biztosítási szerződés egyértelműen rendezi ezt a kérdést, ennek hiányában az angol joggyakorlat esetében általában nem terjed ki erre a biztosítási szerződés hatálya.[642] Kivételt képez ez alól az az eset, amikor konténerfuvarozásról van szó, a konténer ugyanis virtuálisan az áru részét képezi.[643]

Az *Euro-Diam* v. *Bathurst* ügyben a felperes gyémántkereskedők a gyémántokat az alpereseknél biztosították. A gyémántokat a biztosított Németországba küldte eladni, azonban ott ellopták őket. Amikor a gyémántokat Németországba küldte, a biztosító a reménybeli vevő, V. kérésére alulértékelte a gyémántok árát az áruval együtt küldött számlán. V. arra használta fel az alulértékelt összeget tartalmazó számlát, hogy megtévessze a német adóhatóságot. A gyémántokat a felperes azonban korrekten tüntette fel saját nyilvántartásában, és a felperes tényközlése alapján a kötvény is a valós adatot tartalmazta, amely után a felperes a megfelelő biztosítási díjat megfizette. Amikor a kötvény alapján kártalanítást követelt, a biztosítók azt állították, hogy ennek nincsen valós alapja, mivel a számla érvénytelen. Az állítást

---

637 The Stranna [1938] P 69 at 83, Scott bíró.
638 CHUAH, JASON C. T.: Law of International Trade: Cross-Border Commercial Transactions, 4th Edition. London, 2009, Sweet & Maxwell, 453. p.
639 MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 195. p.
640 [1941] AC 55, Glen Falls Ins Co v Spencer (1956) 3 DLR (2d) 745 (NB), ehhez hasonlóan Fruit Distributing Co v Boag, 93 F Sull 431 (SD Ala, 1950).
641 CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 794. p.
642 Lysaght v. Coleman [1895] 1 QB 49 53. p.
643 MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 199. p.

visszautasították a perben, mivel a felperesnek a kötvény alapján nem kellett a számlára hagyatkoznia, mivel a kötvény szerint az értékelés alapja a nyilvántartás, és a felperes nyilvántartása tartalmazta az értéket. Az esetek azt mutatják, hogy a végrehajthatatlanság szabályai milyen hatással van az illegális szerződés és a kereset kapcsolatára, hiszen azt eredményezheti, hogy a jogellenes fél győzedelmeskedik, mert távol tudja tartani magát keresetében az illegalitástól.[644]

Az fuvarozónak és szállítmányozónak a szerződés szerinti úvonalat kell követnie, azonban olykor előfordul eltérés az előírt útvonaltól. A MIA1906 49. § sorolja fel azokat az eseteket, ahol szállítmánybiztosítási jogi szempontból kimenthető a deviáció vagy késedelem.[645] Amennyiben a szerződés kifejezetten másképp nem rendelkezik, akkor a legbiztonságosabb, legközvetlenebb, leggyorsabb útvonalat kell választani. A deviáció tehát nem teszi érténytelenné a kötvényt *ab initio*. A kötvény szerint az árukat ki lehetett rakodni, és újra berakodni egy másik hajóra. A hajókat nem a partra, hanem ún. raktárhajórra rakták, a teljes rakomány megsemmisült egy heves viharban: a biztosítási fedezet kiterjedt rá. A szerződés *strictum jus, apex juris.*[646]

Amennyiben a biztosított kárigényében a tenger veszélyeire hivatkozik, úgy ennek olyan esetben van helye, amikor *prima facie* „véletlen tengeri szerencsétlenség vagy baleset"[647] következett be.[648]

A tengeri veszélyek közül kiemelten fontos a megfeneklés (*Strandung*), hiszen ilyenkor a hajó olyan lökéseket szenved el, hogy az áruk a leggondosabb rakodás, rakományrögzítés mellett is összeütődnek, elgurulnak, kilyukadnak stb. Külön veszély ilyenkor, ha olyan anyagok keverednek össze, amelyek egymás állagára, használhatóságára veszélyek, kártékonyak, egymással reakcióba léphetnek (pl. száraz anyagok folyadékokkal).[649]

---

[644] ENONCHONG, NELSON: *Illegal Transactions*. London, 1998, LLP, 55. p.
[645] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 346. p.
[646] Lord Chief Juctice Lee: Tiernay v. Eherington ügyben, idézi MARTIN, FREDERICK: *The History of Lloyd´s and of Marine Insurance in Great Britain*. London, 1876, Macmillan and Co., 124-125. p.
[647] MIA 1906, 1. Melléklet, 7. szabály: „*fortuitous accidents or casualties of the seas*".
[648] HAZELWOOD, STEPHEN J.: Marine Perils and the Burden of Proof. In Thomas, Rhidian ed.: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 145. p.
[649] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A biztosítási kötvény s a biztosítási záradékok. Tanulmány a tengeri biztosítási jog köréből*. Pécs, 1904, Püspöki Lyceumi Nyomda, 49. p.

A modern konténereket arra tervezték, hogy megvédjék az árut a tengeri veszélyektől, így az szabály, hogy deviációnak minősül a hajó fedélzetén szállítani az árut, már nem érvényes. A hajóraklevélben meg lehet jelölni a *liberty to carry on deck* klauzulát.[650]

Az angol jogban létezik egy vélelem, miszerint amennyiben egy hajó úgy tűnik el a tengeren, hogy az eltűnés oka nem ismert, nincsen túlélő, valamint nincs semmilyen bizonyíték az eltűnés okára vonatkozóan, úgy vélelmezik, hogy a tenger veszélyei miatt következett be a szerencsétlenség.[651] Ezt a vélelmet a precedensjog megszorítóan értelmezi a *Samuel* v. *Dumas* ítélet[652] alapján, és csak azokban az ügyekben alkalmazza, amikor abszolút semmit sem lehet tudni az eltűnés körülményeiről.[653]

A MIA 1906 60. § (1) a következő módon definiálja a konstruktív totálkárt: „Amennyiben a biztosítási szerződés másképpen nem rendelkezik, konstruktív totálkár következik be akkor, amikor a biztosítás közvetett tárgyát a tényleges totálkár elkerülhetetlensége tudatában, vagy mivel a tényleges totálkár ésszerűen nem kerülhető el a költekezéskori tényleges értéket meghaladó kiadás nélkül."

Konstruktív totálkárnak minősül különösel, ha a hajó vágy áru megjavításán a költsége meghaladná annak javításkori értékét, vagy valószínűtlen, hogy a nem birtokolt hajót vagy árut meg tudná menteni. Árukár esetén az is konstruktív totálkár, ha a javítás és a kiszolgáltatási helyre továbbítás költségei együttesen haladnák meg a kiszolgáltatáskori értéket. Hajókár bekövetkeztekor a javítási költségek becslésekor nem lehet levonni a közös hajókár alapján másoktól származó bevételeket, de számításba kell venni a jövőbeni hajómentés költségeit, és a közös hajókár alapján fizetendő hozzájárulásokat.

Az angol joggyakorlat bizonytalan abban a kérdésben, hogy a konstruktív totálkár intézménye alkalmazható-e a tengeri biztosításon kívül más biztosítási módozatok esetében. Az *ICI Fibres* v. *MAT Transport* ügyben[654] a közúti árufuvarozásra vonatkozó CMR Egyezmény tekintetében elutasították a feni kár alkalmazását, míg a *Mitsui* v. *Mumford* ügyben[655] kimondták az analógia lehetőségét.

---

[650] GLASS, DAVID A. – CASHMORE, CHRIS: *Introduction to the Law of Carriage of Goods.* London, 1989, Sweet & Maxwell, 254. p.
[651] Ezen vélelmet a Green v. Brown (1743) 2 Strange 1199 ügyben hozott ítélet alapozta meg.
[652] Samuel v Dumas, (1924) 19 Ll. L. Rep. 211.
[653] HAZELWOOD, STEPHEN J.: Marine Perils and the Burden of Proof. In Thomas, Rhidian ed.: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 146. p.
[654] ICI Fibres v. MAT Transport [1987] 1 Lloyd´s Rep. 354.
[655] Mitsui v. Mumford [1915] 2 KB 27.

A tengeri biztosításban a konstruktív totálkár doktrínája alapján akkor is fizet a biztosító, ha a kár még nem következett be a biztosítás szerződés időbeli hatályán belül, de ez elkerülhetetlennek látszik. A tengeri biztosítás tehát nem csak a tényleges totálkárt, hanem a konstruktív totálkárt (*constructive total loss* – CTL) is fedezi. Általánosan megfogalmazva a CTL a) az olyan totálkárt jelenti, amely elkerülhetetlen, vagy b) ahol a közvetett tárgy csak olyan kiadások árán menthető meg vagy állítható helyre, ahol a említett költség meghaladja a közvetett tárgy helyreállítás utáni értékét. Amennyiben a szerződés kifejezetten másképpen nem rendelkezik, úgy a CTL csak a tengeri biztosításra vonatkozik, bár az újabb gyakorlat ezt kezdi megkérdőjelezni, főleg az Egyesült Államokban.[656]

A MIA 1906 58. § tartalmazza az elveszett hajóra vonatkozó rendelkezést, azaz amennyiben a hajó eltűnt, és ésszerű idő eltelte után sem érkezik róla semmilyen hír, vélelmezni kell a tényleges totálkár bekövetkezését.[657]

Az olasz *Codice della Navigazione* a hajó (540. §), az áru (541. §), valamint a fuvardíj (542. §) átengedéséről is rendelkezik konstruktív totálkár esetében.[658]

Az olasz törvénykönyv kevesebb teret hagy a bizonytalanságnak és esetjogi jogértelmezésnek. Pl. az 546. § az átengedés joghatásaival foglalkozik, és kimondja inter alia, hogy a biztosító csak tíz határidőn belül dönthet úgy, hogy nem fogadja el az átengedést, amennyiben ez a határidő lejár, úgy a biztosító vár az átengedett vagyontárgy tulajdonosává.[659]

A francia jogban is megtalálható ez a jogintézmény *delaissement* néven, mely elsőként a *Guidon de la Mer*-ben jelent meg a XVI-XVII. században.[660]

IV.2.14.2. Kizárt kockázatok

Az *all risks* fedezet jogi jelentése nem azonos a kifejezés nyelvtani értelmezésével, azaz nem terjed ki ténylegesen minden kockázatra.[661] Először is létezik egy gyakorlati limit, hogy a biztosítási szerződés közvetett tárgya adott körülmények között milyen veszélyeknek van

---

[656] Real Asset Management Inc v Lloyd´s of London, 61 F 3d 1223, 1229 (5 Cir, 1995).
[657] GAUCI, GOTTHARD: Constructive Total Losses in the Law of Marine Insurance. In Rhidian Thomas ed.: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 204. p.
[658] GAUCI, GOTTHARD: Constructive Total Losses in the Law of Marine Insurance. In Rhidian Thomas ed.: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 204-205. p.
[659] GAUCI, GOTTHARD: Constructive Total Losses in the Law of Marine Insurance. In Rhidian Thomas ed.: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 206. p.
[660] GAUCI, GOTTHARD: Constructive Total Losses in the Law of Marine Insurance. In Thomas, Rhidian ed.: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 205. p.
[661] Noha a brit közvélekedésben egy elterjedt nézet, hogy az „*all risks*" kifejezést szó szerint kell érteni, az ilyen „ésszerűtlen elvárásokkal szemben" az ilyen kötvényeket gyakran „*open peril*" kötvényeknek hívják, a többi „named peril" kötvénnyel összevetve.

kitéve, vagy legalábbis a biztosítási piac szerint milyen veszélyeknek van kitéve. Másodszor általában létezik egy szerződési limit, az *all risks* kötvények általában tartalmaznak egy listát a kizárt kockázatokról. Harmadszor az angol jog előír bizonyos implicit korlátozást is, miszerint a kárnak esetlegesnek és jogszerűen biztosíthatónak[662] kell lennie. Az ilyen korlátozások mellett az *all risks* megjelölést tényleg minden kockázatra kell érteni, még akkor is, ha a kötvény bizonyos kockázatokat kiemel,[663] kivéve természetesen, ha a szerződés külön kimondja, hogy a minden kockázat csupán egy meghatározott és leszűkített körön belül értendő.[664] Ilyen nyilvánvaló példa a tenger minden veszélye."[665]

Az *all risks* biztosítás tehát nem jelent minden kockázat elleni biztosítást – ahogy az elnevezésből következtethetnénk –, hanem az 1982 előtti terminológia szerinti W(P)A biztosítási klauzula kibővítését jelenti.[666]

Az *all risks* biztosítás nem nyújt fedezetet a kár minden lehetséges okával szemben, csupán a kár minden kockázatával szemben, „kockázatot és nem bizonyosságot fedez",[667] azaz elkerülhetetlen kárra nem terjed ki a biztosító kockázatviselése.

Az *all risks* fedezet sem terjed ki mindenre, a FOS *(Financial Ombudsman Service)* külön kérte, hogy a biztosítók írják le, mire nem terjed ki a fedezet.[668]

A látens kár nem fedezhető fel az ésszerűen cselekvő és gondolkodó ember vizsgálatával. Ez egy fajtája a belső tulajdonságnak, ennek megfelelően csak akkor terjed ki rá a biztosítási fedezet, ha a szerződés kifejezetten így rendelkezik.[669]

A tengeri szállítmánybiztosításban ki lehet kötni, hogy az árut milyen hajón lehet szállítani, hiszen a hajókat a hajóosztályozó társaságok az építési módjuk, valamint a tengeri veszélyekkel szembeni ellenállóképességük szerint kategorizálják. A nem megfelelő hajóosztályú hajóval történő fuvarozás a biztosító mentesülését eredményezi.[670]

---

[662] British & Foreign Marine Ins Co Ltd v Grant [1921] 2 AC 41, 57 per Lord Sumner.
[663] Schloss Bros v Stevens [1906] 2 KB 665, 673, per Walton J.
[664] Schloss Bros v Stevens [1906] 2 KB 672. p. Walton J példája szerint a „jármű minden veszélye" csupán annyit jelent, hogy az árura kiterjedő fedezetet kiterjesztik a partraszállásra is.
[665] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 467-468 p.
[666] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 204. p.
[667] British & Foreign Marine Ins Co Ltd v Gaunt [1921] 2 AC 41, 57, per Lord Sumner.
[668] FINANCIAL OMBUDSMAN SERVICE: *Ombudman News*. February/March 2004, No. 35. http://www.financial-ombudsman.org.uk/publications/ombudsman-news/35/35.pdf (2016. augusztus 5.), 3. p.
[669] LUND, HAAKON STANG: Comparative Lessons Derivable from the Norwegian Marine Insurance Plan 1996. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 181-192. p.
[670] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 646. p.

A rendes elhasználódás *(ordinary wear and tear)* iskolapéldája a párás levegő, mely természetes normál tengeri körülménynek, és nem biztosított veszélynek számít.[671]

A deviációt hasonlóképpen kezelik, mint a *held covered* klauzulát. A MIA 1906 46. §. alapján azonnal biztosítatlanná válik az áru, amint a hajó jogszerű indok nélkül eltér a szerződésben rögzített útvonaltól, függetlenül attól, hogy még a kár bekövetkezése előtt visszatérnek az eredeti útvonalra A jogszerű eltérés lehetőségeit a MIA 1906 49. § sorolja fel. Akkor beszélhetünk deviációról, ha a kiszolgáltatási helye változatlan marad, csak a közbenső útvonal változik. Az ICC 1982 8.3. klauzulása alapján a biztosítás továbbra is hatályban marad, amennyiben a késedelem a biztosított érdekkörén kívüli okból következett be, amennyiben a deviáció okozta kirakodás, visszafuvarozás, átrakodás történik, valamint a hajótulajdonos, hajóbérlő fuvarozási szerződésben rögzített jogával élve bármilyen módosítást hajt végre a hajóúton.[672]

A MIA 1906 42-49. §§ rendezik az útvonalra, annak megváltoztatására, a deviációra vonatkozó szabályokat, amelyeket természetesen a biztosítási szerződés rendelkezéseivel együtt kell értelmezni.

Az angol jog tradicionális álláspontja szerint az a fuvarozó, aki deviációt követ el, kilép a szerződésből, és következésképpen semmilyen szerződéses védelemre nem tarthat igényt, amire egyébként normálisan fel lenne jogosítva, ez a általánosan ismert deviációs szabály. Ennek következményei drákóiak, felelőssége korlátlanná válhat, semmiféle korlátozásra nem számíthat, függetlenül attól, hogy kár a deviációval okozati összefüggésben merült-e fel.[673]

Amennyiben a hajó szándékosan, jogos ok nélkül elhagyja az előírt útvonalat (*iter viaggii*[674]), deviációról beszélünk, ilyenkor a biztosító az előírt úttól való letérés pillanatát követően bekövetkezett károk vonatkozásában mentesül a teljesítési kötelezettsége alól.

A biztosított szándékosan rosszhiszemű magatartására nem terjed ki a biztosítási fedezet.[675] Ez egy implicit szabály az *all risks* fedezetre vonatkozóan, amely nem csak a felek

[671] Roche bíró a Within v New Zealand Co Ltd (1932) 44 Ll. L. Rep. 179. ügyben.
[672] GRIME, ROBERT P.: Insuring Cargoes in the 1990s. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 127-128. p.
[673] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 229. p.
[674] MIA1906 46. §.
[675] Tengeri biztosítási törvény 1906 55. § (2) a) bek.

akaratával foglalkozik, hanem egy olyan közérdekű szabállyal, ami alapján általában a fedezet nem terjedhet ki a biztosított által szándékosan okozott kárra vagy veszteségre.[676]

A biztosított biztosítási kötvény alapján támasztott kártalanítási követelését a bíróság megakadályozza, amennyiben nyilvánvaló, vagy tudja, hogy polgári jogi károkozást, vagy bűncselekményt eredményező, nyilvánvalóan jogszerűtlen károkozó magatartásán alapul.

Amennyiben a biztosítási vagy viszontbiztosítási szerződés illegális, úgy a hitelszerződés, amely szerint a korábban kötött biztosítási szerződésnek megfelelően fizetni kell, szintén illegális, és a bíróság megtiltja a banknak a kifizetést, vagy a kedvezményezetnek az összeg követelését. Ez azonban csak egy vetülete annak a tág szabálynak, hogy amennyiben a tranzakció célja az, hogy egy korábbi jogellenes megállapodás teljesítését elősegítse, úgy a későbbi, ezen alapuló tranzakció is illegális és így bírósági úton nem érvényesíthető. [677]

A tenger veszélyei kifejezés nem jelent minden kockázatot, pl. a szél és a hullámok okozta természetes elhasználódás, értékcsökkenés nem tartozik ide.[678] A biztosítás tehát azon veszélyek ellen véd, amelyek megtörténhetnek és nem azok ellen, amelyeknek meg kell történniük. A szelek és a hullámok különleges erőssége, jó időben az elsüllyedt sziklán fennakadás, vagy gondatlanságból összeütközés egy másik hajóval azonban a tenger veszélyei közé tartozik.[679]

A biztosító kockázatviselésének végét jelenti, ha a küldeményt a címzetthez leszállították, előre megnevezett raktárba leszállították, biztosítási esemény miatt eladták, vagy a biztosítási kötvénytől eltérő helyre leszállították.[680]

A következménykárok esetében (profitkiesés, felmerült költség, amennyiben nincs túl távoli összefüggésben a károkozással) a biztosítók termékeikben[681] általában külön megjelölik,

---

[676] MARTINEZ, LEO P. -, WHELAN, JOHN W.: *Cases and Materials on General Practice of Insurance Law*, 4th Edition, St. Paul, 2001, West Group. [Special Thanks to Erzsebet Karkus] 474. p.
[677] ENONCHONG, NELSON: *Illegal Transactions*. London, 1998, LLP, 45-46. p.
[678] Thomas Wilson, Sons & Co v The owners of the Cargo per The „Xanht" (1987) 12 App Cas 503 at 509., 510. Noha bill of lading ügyről van szól, Lord Herschell úgy gondolta, hogy ugyanez érvényes tengeri biztosítási kötvényekre is.
[679] LOWRY, JOHN – RAWLINGS, PHILIP: *Insurance Law: Doctrines and Principles*. Oxford, 1999 Hart Publishing, 239. p.
[680] SZCZEPANIK ROLAND et al.: *Árufuvarozási ismeretek a közúti fuvarozási vállalkozások számára*. 4. kötet. Budapest, 1995, VOLÁN Humán Szolgáltatások, 117. p.
[681] A termék nem azonos a biztosítási szerződéssel, hiszen jogi értelemben szerződési ajánlatnak minősíthető. Lásd: KOVÁCS ZSOLT szerk.: *Biztosítási Közjog*. Budapest, 2006, HVG-ORAC, 222. p.

hogy következménykárokra is kiterjedő biztosításról van szó, szembeállítva ezzel többi terméküket, amelyek csak a ténylegesen bekövetkezett károkat fedezik.[682]

Három érvet szoktak felhozni a fenti álláspont alátámasztására. Az első az, hogy a biztosító számára nehéz lenne felmérni a következménykárok mértékét, bár a következménykárokra is kiterjedő biztosítási módozatok létezéséből arra lehet következtetni, hogy ez már nem igaz.

A második érv az, hogy a következménykár túl távoli, nem közvetlen vagy direkt következménye a biztosítási eseménynek.[683] Noha ez bizonyos esetekben igaz lehet, de nem mindig.

A harmadik, talán leginkább meggyőző érv az, hogy a biztosító nem azon az alapon számította ki a biztosítási díjat, hogy ki kell fizetnie a kiesett haszon, vagy más következménykár értékét.

A biztosítási szektor felfogása a következménykárokról élesen eltér a jogászokétól. Azonos és további okokból a biztosítók felfogása szerint a szerződés nem nyújt fedezetet az alábbi következménykárokra, hacsak külön nem említik szerződésben (amit egyébként egy jogász nem tekintene túl távoli kapcsolatnak): az árukészlet kár bekövetkezésekor, valamint a kicseréléskori értéke közötti különbség, az épségben maradt árukészlet értéke, a perköltség, a *goodwill* károsodása, valamint az nyilvántartások megsemmisülése miatt a követelések behajthatatlanná válásából fakadó károk.

Annak megállapítására, hogy mely veszélyek bekövetkezését minősítik biztosítási eseménynek, ill. melyek a kizárt kockázatok, az ún. közvetlen (*proximate*) okot keresik. A pragmatikus angol kerüli a filozófiai útvesztőket,[684] és praktikus megoldást keres. A közvetlen okra a közvélekedés alapján hivatkoznak.[685]

Az okozatosságról szóló közvélekedés alapján a kiváltó ok egy olyan dolog, ami betolakszik dolgok állásába, vagy megváltoztatja az éppen zajló folyamatokat.[686]

---

[682] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 443. p.

[683] Ezt a kérdést az okozatosság keretében tárgyalták meg, pl. Molinos de Arroz v Mumford (1900) 16 TLR 469.

[684] A közvetlen ok tekintetében „nem történt kísérlet az kiváltó ok és a jogkövetkezmény filozófiai elméletének kidolgozására […] valószínűleg a kereskedelem számára annyira jól működik, hogy ezért nem kísérelték meg" PARKS, ALEX L.: Marine Insurance: Proximate Clause. *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vo. 10. (1978-1979) 519-521. p.

[685] Athel Line Ltd v Liverpool & London War Risks Assn Ltd [1946] 1 KB 117, 122 per Lord Greene MR (CA).

[686] DRAY, W. H: Causal Judgment in Attributive and Eplanatory Contexts. *Law and Contemporary Problems*. 1986. Issue 3. 13-14. p.

Angliában azt tekintik közvetlen oknak, legyen szó veszélyről vagy kizárt kockázatról, amely az eseményt megelőző összes körülményre tekintettel elkerülhetetlenül vezettek a kérdéses kár bekövetkezéséhez. Az elkerülhetetlen szót a jelenlegi emberi lehetőségekhez mérik. A közvetlen ok tehát az, ami ésszerű valószínűséggel vezet a kárhoz.[687]

Önmagában a veszélytől való félelem káros következményei nem minősülnek biztosítási eseménynek. A *Cator* v. *Western Insurance Co. of New York ügyben*[688] az áru egy részének megsemmisülése félelmet ébresztett a vevőkben a maradék áru állapotát illetően, mely alacsonyabb vételárat eredményezett, annak ellenére, hogy az áru ténylegesen sértetlen volt. A bírói indokolás szerint a biztosítás csak az áruban ténylegesen bekövetkezett kárra terjedt ki, az egyébként ésszerű és általános üzleti árazási gyakorlatra nem, hiszen az egyrészt közvetett és járulékos kár volt, másrészt ennek előzetes felmérése, biztosítási díjba való beépítése a biztosító számára szinte lehetetlen lett volna.[689]

IV.2.15. Részkárokra is kiterjedő (WPA, B) fedezet

IV.2.15.1. A fedezet tartalma

A szállítmánybiztosítási kár lehet teljes kár *(total loss)*, részkár *(particular average)*, valalamint közös kár *(general average).* Teljes kár esetén a biztosítás közvetett tárgya teljes mértékben megsemmisül, rendeltetésszerű használatra alkalmatlanná válik, vagy a javítás drágább lenne, amennyit az áru ér. A különös hajókárt az viseli, akit ért a *res periz domino* elv alapján (a dolog a gazda kárára vész el).[690] A teljes kár kategóriáján belül megkülönböztethetjük a tényleges éa a vélelmezett teljes kárt.[691]

A közös hajókárral szembeállítva a külön, különös hajókár *(particular average, avarie particulière)* olyan kárt jelent, amelyet csak is kizárólag az áru tulajdonosa visel, melyet a többi érdekelt között nem osztanak fel.[692]

---

[687] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 789. p.
[688] Cator v. Western Insurance Co. of New York (1873) LR 8 CP 552.
[689] Cator v. Western Insurance Co. of New York (1873) LR 8 CP 559, per Bovill LJ.
[690] NAGY FERENC: Magyar tengerjog. In Pauer Imre szerk.: *Értekezések a társadalmi tudományok köréből*. 11. kötet. Budapest, 1897, Magyar Tudományos Akadémia. [Székfoglaló értekezés], 408. p.
[691] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 210. p.
[692] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 647. p.

A WPA (*With Particular Average*) a részkárokat is fedező biztosítási módozat, azaz rakomány részleges elveszése vagy megsemmisülése is biztosítási eseménynek számít.

Az áruval való minden fizikai érintkezés, rakodás (reálaktus), különösen a rakodógépek használata növelik a sérülés rongálódás veszélyét, ha több alágazatot vagy fuvareszközt alkalmaznak, ez értelemszerűen több rakodással is jár.

Különös vagy külön hajókárok (*particular average, besondere Havarei*) esetén az adott érdek hordozója önállóan viseli a károkat, itt tehát a hajón, az árun és a fuvardíjban a közös hajókárral ellentétben külön következhet be a kár.[693]

IV.2.15.2. Kizárt kockázatok

A MIA 1906 55. § (2) c) bek. szerint amennyiben a szerződés másképpen nem rendelkezik, a biztosító nem köteles helytállni a szokásos amortizációért, szivárgási és töréskárért, belső tulajdonságáért vagy a biztosítás közvetett tárgyának természetéből fakadó károkért.[694]

Kizárt az amortizáció, a küldemény belső tulajdonsága[695] biztosítása, valamint az olyan kár vagy rombolás, ami már a kockázatvállalás kezdete előtt megvolt, de csak a szerződés időbeli hatálya alatt materializálódott.

IV.2.16. Részkároktól mentes (FPA, C) fedezet)

IV.2.16.1. A fedezet tartalma

Free from Particular Average esetében a biztosító a totálkárt fizeti, néhány kiegészítéssel és költséggel, amely a károk megelőzéséhez, illetve enyhítéséhez kapcsolódnak, nevezetesen: közös hajókár, mentési (salvage) költések, valamint a sue and labour klauzua által fedezett költségek.

---

[693] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás.* Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 218. p.

[694] ZAVOS, CHRIS: *The international hull clauses*. In Thomas, Rhidian ed.: Marine Insurance: The Law in Transition. London, 2006, Informa, 161. p.

[695] A küldemény belső tulajdonsága az angol *common law*-ban olyan látens hibát jelent magában a dologban, ami „saját fejlődésénél fogva vezet el a fuvarozott dolgot sérüléséhez vagy megsemmisüléséhez”: Blower v GW Ry (1872) LR 7 CP 655, 662 per Willes J.

Szállítmánybiztosítási szerződésnél az részkároktól mentes alapmódozat csak egész rakomány, vagy egész árudarab (*collo*) elveszése vagy megsemmisülése esetén teljesít a biztosító. Egész árudarabnak minősül például a konténer, a láda, zsák, hordó, megjegyzendő, hogy logisztikai típusú szerződések esetében, amennyiben az áru mennyiségén a fenti csomagolási egységekben adják meg, úgy hozzá kell számolni az áru térfogatához és súlyához a csomagolását is.

Csomagolatlan, ömlesztett áruk esetében a részkárok bekövetkezésének valószínűsége, kockázata olyan nagy, hogy az nem biztosítható. Más áruféleségek esetében azonban – pótdíj fejében – van lehetőség arra, hogy részkárokra is biztosítási fedezetet vásároljanak. Az ilyen részkárok előállhatnak pl. szóródásból, szivárgásból, csurgásból, azonban itt is százalékos önrészt, jellemzően 3%-ot írnak elő a biztosítók.[696]

Az FPA, azaz részkároktól mentes módozat alapján a rakomány teljes elveszése vagy megsemmisülése tekintetében áll kockázatban a biztosító. Jellemzően részkároktól nem fenyegett, ömlesztett tömegáruk biztosítására alkalmasak.

„A hagyományos fuvarozás során az árukat darabonként csomagolták, illetve kisebb-nagyobb mennyiséget csomagoltak be az áru, a fuvarozási eszköz sajátosságainak és az útviszonyoknak megfelelően, és ezeket a kisebb egységeket külön-külön felrakták a fuvarozási eszközbe. Ömlesztett áruknál különféle rakodógépek segítségével történik a ki-, illetve a berakás. Ezek a műveletek jelentős időt vesznek igénybe és költségesek. Minden áruérintés fokozza a sérülés, rongálódás, elveszés veszélyét. Ha többfajta fuvareszközzel jut el az áru a feladótól a címzettig, akkor az átrakások száma értelemszerűen megnő, és a fenti problémák fokozottan kerülnek előtérbe.”[697]

A MIA 1906. 64. §. (2) bek. alapján a biztosítás közvetett tárgyának biztonsága érdekében előállt költségek a közös hajókár és a hajómentési költségeken kívül részköltségeknek minősülnek. A részköltségek nem tartoznak a részkárok fogalma alá.[698]

IV.2.16.2. Kizárt kockázatok

Tekintettel arra, hogy a csomagolás a fuvarozás veszélyei elleni védelmül szolgál az adott áruféleség sajátos tulajdonságaira tekintettel, csomagolatlan *(a la rinfusa)* árukár

[696] ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY: *Biztosítási kézikönyv*. Budapest, 1997, Biztosítási Oktatási Intézet, 460. p.
[697] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 170-171. p.
[698] ROSE, F. D.: Aversion and Minimisation of Loss. In Thomas, Rhidian ed: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 218. p.

részkárok esetén nem biztosíthatók, míg a csomagolás hiányosságai esetén a biztosító korlátozhatja a biztosítási fedezezete.[699]

IV.2.17. TPND klauzula

A TPND (*Theft, Pilferage, Non-Delivery*) klauzulával kiterjeszthető a fedezet az egyes árudarabok (kolli) eltulajdonítására, valamint a kiszolgáltatás elmaradása.

Főszabályként a biztosító nem téríti meg a kárt a sértetlen csomagolási egységen belüli tartalomhiányra. Ilyen esetekben azt vélelmezi, hogy a hiányzó árut nem rakták be. Biztosítási szaknyelven *short package*-nek („rövid csomag”-nak) nevezik azt, amikor a küldemény az eladótól a vevőig sértetlen csomagolási egységben jut el, de annak csomagolása, illetve darabszáma nem egyezik meg a fuvarokmányon feltüntetett adatokkal, a TPND klauzulával erre a kockázatre lehet kiegészíteni a biztosítási fedezetet.

IV.2.18. Institute Replacement Clause

Az *Institute Replacement Clause* 1/12/08 értelmében amennyiben a biztosított gép vagy egyéb gyártmány valamely része szenved károsodást, vagy veszik el valamely biztosítási esemény során, úgy a biztosító szolgáltatásának értéke nem haladhatja meg az adott részegység kicserélésének vagy kijavításának fuvardíjjal és szerelési díjjal növelt költségét. A biztosító fizetési kötelezettségének összege semmilyen körülmények között sem haladhatja meg a biztosított gép vagy gyártmány értékét.

IV.2.19. Stock througput kötvény

A biztosítók egyre inkáb a folyamatos, megszakítás nélküli fedezetet preferájlák az ellátási láncban, Noha ennek kezdetei már kb. egy évszázada látszanak, hiszen volt már rá példa, hogy a export gyapjút már a „bárány hátától”[700] kezdve biztosították, a vonatkozó kötvények viszonylag újak. Ilyen pl. a kevés bírói gyakorlattal rendelkező, de egyre népszerűbb *stock througput* kötvény.[701]

---

[699] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás.* Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 189. p.
[700] British & Foreing Marine Insurance Co Ltd. v. Gaunt, [1921] 2 AC 41.
[701] H. MARSDEN, SUSANNA: The Institute Cargo Clauses (A): Recontextualized. *Evropska revija za pravo osiguranja (EREVIJA)*, 2013/2., http://www.erevija.org/pdf/articles/eng/SuzanaMarsden2013eng.pdf 36. p. (2019. május 29.).

A *stock throughput* kötvény célja az, hogy az ellátási láncban folyamatos fedezetet nyújtson, kizárva annak veszélyét, hogy az egyes közlekedési alágazatokra kötött biztosítási szerződések között nem biztosított időszakok maradjanak.

A biztosítási szerződés tárgya bármely áru, bármilyen készültségi fokban lehet, ami a biztosított üzletszerű gazdasági tevékenységéhez tartozik, amelyre biztosítási érdeke van, így különösen:

- nyersanyagok
- félkész termékek
- feldolgozott késztermékek.

A biztosítási szerződés hatálya kiterjed a szállítás alatti, feldolgozás alatti, a saját vagy idegen raktárban történő tárolásra is, azonban az ún. gyártási hiba következtében fellépő árukár vagy károsodás kizárt kockázatna minősül.

A jellemzően globális fedezetet nyújtó biztosítás a kockázatos kiszervezett tevékenységekre, az alvállalkozói tevékenységekre is fedezetet nyújt, integrálva a tengeri biztosítás, a szárazföldi szállítmánybiztosítás, a klasszikus vagyonbiztosítás és a raktározási biztosítás előnyeit.[702]

A *stock throughput* kötvény a terméket szinte „a bölcsőtől a sírig" elkíséri, a nyersanyagtól egészen a kiskereskedelmi üzleben eladásig.[703]

A kötvény már elve a profitot is magába foglaló eladási árat tartalmazza biztosítási összegként, ugyanakkor a potenciálisan kalkulált, de ténylegesen fel nem merült költségeket levonják a biztosító szolgáltatásából a túlbiztosítás elkerülése érdekében.[704]

A globális *stock throughput* összkockázatú kötvények elsődlegesen ugyan a szélesen értelmezett árura vonatkoznak, ugyanakkor gyakran tartalmaznak ún. üzemszünet-biztosíást is (*business interruption cover*), aminek értékét „árukészlet + meghatározott százalék" módon

[702] A viszonylag új *stock througput* biztosítás számos ágazatban nagy népszerűségnek örvend, pl. az élelmiszeriparban, bővebben ld. MARSH: *Spotlight: The Stock Throughput Policy*. https://www.marsh.com/us/insights/research/stock-throughput-policy.html (2019. május 29.).
[703] BURGES, DAN: *Cargo Theft, Loss Prevention, and Supply Chain Security*. Waltham, 2012, Butterworths-Heinemann, 141.p.
[704] ROBERTS, HARRY: *Riley on Business Interruption Insurance*. London, 2011, Sweet & Maxwell, 9th Edition, 429. p.

foglalnak a biztosítási kötvénybe.[705] Ez a meghatározott százalék akár 30% s lehet, melynek fedeznie kell az árukészlet pótlását, a fuvardíjat és egyéb járulékos költségeket.[706]

IV.2.20. Kármegelőzés és kárenyhítés

Gazdasági nézőpontból különösen fontos, hogy elkerüljük mind a fuvareszköz, mind pedig az áruküldemény károsodását. A kármegelőzési kötelezettség a biztosítottat nem csupán a szerződés teljesítése során köti, hanem a szerződés megkötésének feltétele is lehet, hiszen a biztosítók általában a szerződés megkötését speciális technikai feltételek megvalósulásához, pl. mechanikus / elektronikus biztonsági berendezések beépítéséhez és működtetéséhez kötik.

A fent említett technikai feltételek konkrét fajtája természetesen igazodik az adott veszélynemhez, valamint a biztosítási összeghez egyaránt, pl. a közúti fuvareszköz lopás és rablás kockázatának csökkentésére váltózár, GPS beépítése és működtetése szokott lenni a bevett előírás.

Az említett kármegelőzési előírások betartását olykor nem könnyű ellenőrizni, főleg a technikai eszközök folyamatos működtetésének bizonyítása okoz komoly gondot a gyakorlatban (különösen a fuvareszköz megsemmisülése, ill. ellopása esetén). Természetesen a bizonyítási kötelezettség mindig azt a felet terheli, akinek az adott körülmény elfogadásához érdeke fűződik, azonban álláspontom szerint a fuvareszköz, mint bizonyíték rendelkezésre nem állása önmagában nem eredményezheti a biztosított fuvarozó pervesztességét.

Természetesen a kármegelőzési kötelezettség teljesítésének költségeit a biztosítottnak kell állnia, ugyanakkor említést érdemel, hogy a biztosítók jelentős terhet vesznek le ügyfeleik válláról azzal, hogy – általában a hatóságokkal közösen – rendszeresen közzéteszik az általuk bevizsgált és ajánlott biztonsági berendezések listáját, amely ajánlás nem csupán a termék minőségét, hanem a biztosítási szabályzatoknak való megfelelőségét, sőt olykor a biztosítási díjkedvezményre való jogosultságot is igazolja.

[705] ROBERTS, HARRY: *Riley on Business Interruption Insurance*. London, 2011, Sweet & Maxwell, 9th Edition, 280. p.
[706] ROBERTS, HARRY: *Riley on Business Interruption Insurance*. London, 2011, Sweet & Maxwell, 9th Edition, 282. p.

Az angol jog a kármegelőzési kötelezettségen belül külön tárgyalja az általános elővigyázatossági célú lépéseket, valamint közvetlenül fenyegető veszély elhárítása érdekébe teendő lépéseket.[707]

A kármegelőzési és kárenyhítési költségek esetében nincsen olyan előírás, mint a hajómentési díjnál, hogy csak akkor jár, amikor az erőfeszítést siker koronázta, azonban a biztosítási összegre korlátozzák a biztosító által fedezendő kiadások mértékét.[708] A kármegelőzési és kárenyhítési költségek viselésével kapcsolatban figyelembe kell venni a hajómentés költségeivel kapcsolatos joganyagot, valamint a közös hajókár szabályait.[709]

A fenti szabályok alkalmazását nem érinti a biztosított, valamint mindazon személyek, akikért felelős olyan ésszerű magatartása, amely a kármegelőzésre, illetve a káros hatások csökkentésére arányul, kivéve, ha ez maga a veszély vagy a mentesülési ok. Az okozatosságot illetően az ilyen magatartást általában a biztosított kockázat részeként értékelik. Ezen szabály arra szolgál, hogy bátorítsa a biztosított fenti tevékenységeit.[710] A statisztikák szerint a hajóbalesetek háromnegyede emberi mulasztás miatt következik be,[711] így különösen fontos a személyzet oktatási, képzése, vészhelyzeti gyakorlatoztatása, valamint a biztonsági berendezések mennyiségének és minőségének növelése.

A kármegelőzési kötelezettség eredménykötelem a biztonsági berendezések beépítése és alkalmazása szempontjából, ugyanis ezek hiánya minden gondosság ellenére szerződésszegésnek minősül, a biztosítási esemény elkerülése szempontjából viszont csupán gondosságkötelemről beszélhetünk, hiszen ezen kötelezettség mintaszerű végrehajtása esetén is csupán a káresemény bekövetkezési valószínűségének csökkentését, és nem a teljes kizárását eredményezi (különösen *vis maior* esetén).

A fuvarozási szerződés teljesítése során a fuvarozónak tekintettel kell lennie a kármegelőzési kötelezettségre döntései során, különösen a megfelelő fuvareszköz, útirány, pihenőhely kiválasztására, és – értékes áruküldemény esetén – az áruküldemény paramétereinek (ár, rendeltetési hely, őrzés stb.) titokban tartására. Veszélyes áruküldemények

---

[707] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa., 900-907. p.
[708] ROSE, F. D.: Aversion and Minimisation of Loss. In Thomas, Rhidian ed: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 242. p.
[709] ROSE, F. D.: Aversion and Minimisation of Loss. In Thomas, Rhidian ed: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 216. p.
[710] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 793. p.
[711] ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY: *Safety and Shipping Review 2018*. https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2018.pdf (2019. február 11.).

esetén a speciális jogi rendelkezések lehetetlenné teszik az utóbbi követelmény betartását, azonban a biztosítási jognak marketing-szempontú lépéseket nem kell figyelembe vennie.

Gyakran előírják, hogy a járművet éjszaka zárt garázsban kell tartani, kivéve, ha éjszaka is közlekednek, mert akkor elegendő, ha nem hagyják gazdátlanul. Ezen esetekben nem elegendő, ha a jármű zárt kapuk mögött parkol az udvaron, és próbaképpen javasolták, hogy éjszaka alatt a lámpagyújtás utáni időt értsék.[712] A jármű nem gazdátlan, amennyiben a sofőr bent alszik.[713]

Nagyon gyakori mentesülési záradék a tranzitárukkal kapcsolatban, miszerint nem köteles teljesíteni a biztosító, amennyiben gazdátlanul hagyják járművet, vagy őrizetlenül hagyják nyilvános helyen. Egy konkrét esetben, amikor a sofőr elhagyta a járművet, de szemmel tartotta, a járművet gazdátlanul hagyottnak tekintették, kivéve, ha érdemben üldözhetett mindenkit, aki megpróbálta ellopni a járművet vagy az árut.[714]

Az *Institute Cargo Clauses* 16. klauzulája bevezette *Duty of Assured Clause*-t (a biztosítotti kötelezettség klauzulát), mely szerint a biztosított, teljesítési segédei és képviselői a biztosított károk tekintetében kötelesek ésszerű lépéseket tenni a kár megelőzése és vagy minimalizálása érdekében, valamint a fuvarozókkal, letéteményesekkel és egyéb harmadik felekkel szemben minden jogot meg kell őrizniük és gyakorolniuk.[715]

A közvetlenül fenyegető veszély elhárításához szükséges költségek megfizetése iránti eljárásban a biztosított némi támogatásra lelhet a tengeri biztosítási jogesetekben. Az *Aitchison* v *Lohre* ügybe kimondták, hogy a tengerjog általános szabályai szerint meg kell jutalmazni azt a személyt, aki „nagy, és feltehetőleg veszélyes erőfeszítéseket tett a hajóért, amely erőfeszítések sikertelensége esetén semmilyen fizetséget sem kapott volna”.[716]

Az árura vonatkozó tengeri biztosításban a tengeri vállalkozás lehetetlenülésére vonatkozik,[717] míg a többi biztosítási módozatban az áru elveszése számít, és a bíróságok nem szívesen alkalmazzák a speciális tengeri biztosítási szabályokat más módozat esetén. A biztosított vagyontárgy eltűnése esetén meg kell vizsgálni, hogy megtették-e szükséges ésszerű

[712] A. Cohen & Co. Ltd. v. Plaistow Transport Ltd. [1968] 2 Lloyds´s Rep 587.
[713] Plaislow Transport Ltd. v. Graham [1966] 1 Lloyd´s Rep. 103.
[714] Starfire Diamond Rings Ltd. v. Angel [1962] 2 Lloyd´s Rep. 217.
[715] ROSE, F. D.: Aversion and Minimisation of Loss. In Rhidian Thomas ed: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 230. p.
[716] Aitchison v Lohre (1879) 4 App Cas 755.
[717] The Bamburi [1982], 1 Lloyd´s Rep 312, 318 per Staughton J.

lépéseket a biztosítás közvetett tárgyának előkerítése érdekében, és amennyiben igen, úgy még mindig bizonytalan-e az előkerülése.[718] Noha az elveszett dolog után alapos kutatást kell folytatni, nem kell feltétlenül jogi lépéseket tenni a vagyontárgy visszaszerzése érdekében, és még kevésbé elvárt, hogy a legmagasabb bírói fórumokig vigyék végig az ügyet.[719]

A kárenyhítési kötelezettség azonban Angliában is minden biztosított kötelezettsége, még akkor is, ha a szerződés kifejezetten nem rendelkezik róla.[720] Az angolszász jogban nem tekintik ezt a kötelezettséget túlzottan szigorúnak, hiszen a kár bekövetkezésének idejében a helyzet lehet olyan veszélyes, amely megbénítja a biztosítottat, és megakadályozza, hogy ésszerűen cselekedjen.[721]

A kárenyhítési kötelezettség alapján a biztosított köteles a bekövetkező károkat a lehető legkisebb mértékre redukálni, mely kötelezettség másodlagos a kármegelőzési kötelezettséghez képest. A kárenyhítési kötelezettség a káresemény bekövetkezésétől a biztosítási szerződés megszűnéséig tart, klasszikus esetei között lehet említeni a tűzoltást, a léket kapott hajó mentését, valamint a megfeneklett hajó vontatását. Ezen a ponton a káresemény már bekövetkezett, azonban mértéke még csökkenthető.

Támogatom annak előírását, hogy a kárenyhítési kötelezettség költségeit a biztosító viselje, mind annak sikeressége, mind pedig sikertelensége esetén. Ezen szabály ugyanis elősegítheti a racionális döntések meghozatalát, hiszen a biztosítottnak nem kell azon hezitálnia, hogy vajon kifizetődő-e a kárenyhítés kapcsán költségekbe vernie magát. Természetesen a biztosító költségviselése nem terjed ki az irracionális esetekre, joggal való visszaélésre, pl. amikor láng fellobbanása után a sofőr azonnal a folyóba kormányozza a kigyulladt kamiont, ahelyett, hogy a keze ügyében levő poroltót használná a tűz megfékezésére.

A már bekövetkezett károkat is lehet utólag csökkenteni, pl. lopás vagy rablás esetén a feljelentés, illetve a tárgykörözés indítványozása, a beépített műholdas nyomkövető adatainak követése alkalmas lehet a kár mértékének utólagos mérséklésére.

A biztosított kizárólag a kárenyhítési kötelezettség teljesítése során jogosult a biztosítási esemény bekövetkezésének helyszínén változtatni. A biztosított köteles megteremteni annak a lehetőségét, hogy a biztosító, illetve képviselője ellenőrizhesse a káreseményt. Abban az

[718] Webster v GAFLAC Ltd [1953] 1 QB 532, per Parker J.
[719] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 446. p.
[720] SHAWCROSS, CHRISTOPHER N. – LEE, MICHAEL: *Motor Insurance*. 2nd Edition. London, 1949, Butterworth & Co.
[721] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 898. p.

esetben, ha a biztosító a körülmények jogellenes megváltoztatása folytán nem tudja ellenőrizni a kárt, akkor valós kárkalkulációt sem fog tudni készíteni, következésképpen mentesülni fog kötelezettségének teljesítése alól.

IV.2.21. Kárrendezés

A biztosítók angol kötvény esetében általában az eredeti kötvény bemutatását követelik meg káresemény bekövetkezésekor.

Az angol jogban a kárszakértők több formája is ismert: a közös hajókárra, a hajóban bekövetkezett kárra, valamint a komplikált árukárra ún. hajókár-kárszakértőt alkalmaz a biztosított, ennek költségeit (a vizsgálat eredményének elfogadása esetén) a biztosító fizeti. A hagyományos árukárokat a biztosító saját kárszakértői mérik fel.[722]

Az Egyesült Államokban a vagyonbiztosítási szerződések általában előírják, hogy a biztosított vegyen részt egy eskü alatti vizsgálaton (*examination under oath*, EUO), amennyiben ezt a biztosító kéri.[723]

Akkor beszélhetünk helyreállításról, ha a biztosító a biztosítási összeg kifizetése helyett a biztosítási szerződés közvetett tárgyának kicserélését vagy megjavítását fizeti ki. A biztosított nem köteles a biztosítási összeget a vagyontárgy megjavítására, vagy kicserélésére fordítani.[724] A biztosítók az ilyen szolgáltatást általában megvásárolják, de néha arra is van példa, hogy saját maguk nyújtják. Ez csak egy választási lehetőség, ahol a választás joga általában a biztosítót illeti meg, és csak ritkán a biztosítottat."[725]

Szerződéses rendelkezés hiányában is viselnie kell a biztosítónak az ésszerű költségeket, amennyiben a kármegelőzésre a biztosító előzetes beleegyezésével kerül sor,[726] az ilyen beleegyezés hiányában azonban csak a jogalap nélküli gazdagodás szabályainak alkalmazásában reménykedhet a biztosított.[727]

---

[722] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 109. p.
[723] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 870. p.
[724] Reynolds v Phoenix Assurance Co Ltd [1978] 2 Lloyd´s Rep 440, 462 per Forbes J.
[725] GRIME, ROBERT P.: Insuring Cargoes in the 1990s. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 912. p.
[726] Scottish Metropolitan Assurance Co v Groom (1924) 20 ll L Rep 44 (CA).
[727] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 901, p.

Amennyiben a szerződés azt tartalmazza, hogy azonnal értesíteni kell a biztosítót a bekövetkezett biztosítási eseményről, úgy ezt nem kell szó szerint érteni, hanem a bíróság értelmezése szerin az első ésszerű lehetőséget jelenti.[728]

A biztosítási jogban megengedett, hogy pénzszolgáltatás helyett más pénzbeli értékű szolgáltatást, vagy dolgot adjanak át (*datio in solutum*). A régi magyar kereskedelmi jogban bevett szokás volt, hogy a biztosító magára vállalta a leégett épület felépítését vagy helyreállítását.[729]

A kárbiztosok a biztosítók nevében vizsálják meg a kárt, ugyanakkor ők nem nyilatkoznak a biztosítók teljesítési kötelezettségéről. Megvizsgálják az okmányokat, eldöntik, hogy közös vagy külön hajókárról van-e szó, azon belül teljes, vagy részkárról, megvizsgálják, hogy a *bill of lading* esetén fennáll-e a *clean* minősítés feltétele.[730] Amennyiben az árut konténerben fuvarozzák, úgy általában ésszerűtlen lenne azt kinyittatni, így a fuvarlevél csak korlátozott bizonyító erővel rendelkezik az áru állapotát illetően.[731]

Kárigény benyújtásakor a biztosítási kötvényhez mellékelni kell az áruszámlát, a szállítmányozási, illetve fuvarokmányokat, a kárfelvételi jegyzőkönyvet, szükség esetén a szakértői véleményeket. Tengeri szállítmánybiztosítás esetén 1 éveb belül van lehetőség kárigény benyújtására.[732]

Az angol tengeri biztosítási jogban megengedett, hogy a kár bekövetkezése után ruházzák át a biztosítási kötvényt.[733] Amennyiben a kár mértéke pontosan nem meghatározható, a *aestimare damnum* (becsült kár) fizetendő.

IV.2.21.1. Control of Damaged and Branded Goods Clause

---

[728] Newnham v Baker [1989] 1 Qd R 393.
[729] NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum, 625. p.
[730] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 222. p.
[731] CLARKE, MALCOLM: Containers Proof that Damage to Goods Occurred during Carriage. In Goode, Royston – Shmitthoff, Clive: *International Carriage of Goods: Some Legal Problems and Possible Solutions. The International Commercial Law Series.* London, 1988, Centre for Commercial Law Studies, 64 skk.
[732] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás.* Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 219-220. p.
[733] Jelentőségét kiemeli, hogy a „A tengeri fuvarozással kapcsolatos biztosítási szerződések igen gyakran az angol jognak vannak alávetve" SÁNDOR TAMÁS, VÉKÁS LAJOS: *Nemzetközi adásvétel: A Bécsi Egyezmény kommentárja*. Budapest, 2005, HVG-ORAC, 399. p.

A *Control of Damaged and Branded Goods Clause* egy roppant friss, 2019-es záradék (JCC 2019/002), mely roppant szoros együttműködést ír elő a biztosított és a biztosító között.

Amenyiben a biztosított áruk valamely biztosított kockázat következtében fizikai károsodás éri, a kárenyhítési kötelezetettsége keretében köteles rendelkezni az áru értékesítéséről vagy megsemmisítéséről. A biztosítottnak a biztosítóval együttműködve el kell bírálnia, hogy a fizikailag károsodott termékek alkalmasak-e eladásva vagy használatra. A biztosított beleegyezik abba, hogy ahol kivitelezhető, úgy eladásra alkalmassá teszi a terméket, és értékesíti, hozzátéve, hogy a biztosító jogosult az eladandó terméket megvizsgálni eladás előtt.

Amennyiben a terméket a biztosítóval együtt értékesíítésre és használatra alkalmatlannak minősítik úgy konstruktív totálkárnak minősítik a biztosítási esemény, és a károsodott terméket megsemmisítik a biztosító képviselőjének jelenlétében. Minden ésszerű intézkedést meg kell tenni a károsodott és ép termékek elkülönítésére a megsemmissítés előtt.

Amennyiben a károsodott áru valamilyen márkával vagy védjeggyel rendelkezik, vagy az eladás a biztosított bárminemű jótállási kötelezettségével járna együtt, márka- vagy védjegy jelzést biztosító költségére el kell távolítani, majd ezt követően, ebben az állapotban kell a roncsértéket megállapítani. Olyan csomagolás vagy konténer esetén, ahol a fentiek nem távolíthatók el, a terméket jelöletlen csomagolásba vagy konténerbe kell tenni, ha ez sem kivitelezhető a gyakorlatban, úgy a biztosítottnak és a biztosítónak közösen kell megállapodnia a termék leselejtezésének és megsemmisítésének módjában.

IV.2.22. Engedményezés

Az engedményezést a tengeri biztosítások esetében a MIA1906 50. § tartalmazza.[734]

Amennyiben az árut a tulajdonosa elveszés és károk ellen biztosította, a biztosítót megtérítési igény illeti meg a fuvarozóval vagy letéteményessel szemben a fuvarozóval, raktárral vagy letéteményessel szemben, aki felelős az áru biztonságáért,[735] és teljes kártérítést kérhet, függetlenül attól, hogy a biztosítottal szemben milyen mértékben felelősek.[736]

[734] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 216. p.
[735] Hall and Long v. Railroad Companies, 13 Wall. 367 (1871).
[736] Mobile and Montgomery Ry. Co. v. Jurey, 111 U.S. 584 (1883).

Az engedmény (*subrotagio*) doktrína a biztosító két különböző jogát testesíti meg a kár kifizetése után. Az első, hogy a biztosított minden jogával és jogorvoslati lehetőségével rendelkezik harmadik személyekkel szemben, amely sikeressége esetén megszünteti vagy csökkenti az elszenvedett kárt.[737] Ennek alapján a biztosító jogosult fellépni a biztosított nevében minden olyan jog alapján, amivel az rendelkezik, hogy kártérítést követeljen harmadik személyektől. Ez a következménye a *common law* két jelentős alapelvének: (1) Ha egy személy kárt szenved, és ennek alapján harmadik személlyel szemben felléphet, miközben biztosítást is kötött az adott kockázatra, a biztosító nem mentesülhet arra hivatkozva, hogy a biztosítottnak joga van keresetet indítani harmadik személlyel szemben. (2) Megfordítva, az a harmadik személy, akit a biztosított beperel, nem hivatkozhat arra, hogy a biztosítottat már teljes mértékben kártalanította, vagy kártalanítani fogja teljesen a biztosító.[738]

A biztosító második joga a doktrína alapján az, hogy minden olyan előnyt visszakövetelhet visszkereseti alapon a biztosítottól, amit az harmadik személytől kompenzáció jogcímén kapott.[739]

Annak elkerülésére, hogy a biztosított kétszeres kártérítést kapjon, a kárért ténylegesen felelős személlyel szembeni jogokat megszerzi a biztosító, amennyiben teljesített.[740]

Az angol, és az arra épülő magyar szállítmánybiztosítási szerződéseknél az ún. *Bailee Clause, az Institute Cargo Clauses* 9. záradéka szolgál a teljesítést követően biztosítottról a biztosítóra átszállt regressz igény fennmaradására. Ennek keretében a biztosított, valamint közreműködői kötelesek a fuvarozókkal, szállítmányozókkal és azok teljesítési segédeivel szemben minden jogot gyakorolni, vagy fenntartani, pl. jogfenntartó nyilatkozatok segítségével.[741]

A tengeri biztosításokban nem csupán a biztosító szolgáltatására való jogosultságot lehet engedményezni, hanem magát a szerződést is, ezt eredetileg a *Policies of Marine Insurance Act* 1868. 86. § (1) bek. engedte meg.[742]

A kötvény engedményezének lehetősége az áruk nemzetközi adásvételére irányuló szerződések követelményeinek való megfelelést szolgálja, különösen a CIF paritás esetében.

---

[737] Castellain v. Preston (1883) 11 Q.B.D. 380; H. Cousins & Co. Ltd. v. D. & C. Carriers Ltd. [1971] 2 Q.B. 230.
[738] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 477-478. p.
[739] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 478-479. p.
[740] DERHAM, RORY: *Subrogation in Insurance Law*. Sidney, 1985, Law Book Company.
[741] MILLAVÁRI JÓZSEF: A biztosítóra átszálló jogok a kár megtérítésére a nemzetközi szálltmánybiztosításban. *Biztosítási Szemle*, 1974. 1. sz. 1. p.
[742] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd eEition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 603. p.

Az ilyen szerződéseknél a vevő által fizetett összeg három részből tevődik össze: vételár, biztosítási díj és fuvardíj, ami a a munka és tevékenység ellenértéke.[743]

Az eladó eladhat úton levő árut is. A hajóraklevél és a számla átadásával a tulajdonjog és a kockázat átszáll a vevőre[744]

A biztosított károsult vagy megpróbálja behajtani a kárát a fuvarozóval szemben még a biztosítási igényérvényesítés előtt, vagy átruházza a biztosítóra a kárigényét, hogy a kárrendezést követően a biztosító regresszust érvényesíthessen.

Amennyiben a káresemény bekövetkezése után a biztosított valamilyen harmadik személlyel szemben fennálló jogáról lemond, úgy a következmények az alábbiak.

Egyrészt mivel a biztosító nem rendelkezhet több joggal, mint amivel a biztosított, ezért természetesen ezt a jogot a biztosító nem érvényesítheti a harmadik személlyel szemben. Másrészt viszont ez a lemondás a biztosítási szerződés megszegését jelenti, melynek következménye az, hogy a biztosító nem köteles teljesíteni, vagy amennyiben ezt már megtette, úgy visszakövetelheti a kifizetett összeget a biztosítottól.[745]

IV.2.23. Visszkereseti jog

A visszkereseti jogot Angliában úgy tekintik, mint az *equity* egyik jogintézménye, amit már a *common law* és az *equity* egybeolvadása előtt is alkalmaztak, arra szolgál, hogy a biztosított ne gazdagodjon jogalap nélkül a biztosító költségére.[746]

Természetesen a visszkereseti jog korlátozott, nem hozhatja a biztosítottat kedvezőtlenebb helyzetbe, mintha a biztosítási esemény meg sem történt volna. Éppen ezért amennyiben a biztosító rendelkezik a biztosított hajótulajdonos jogaival, akkor ezen jogosultsága nem terjed ki a fuvardíj követelésére,[747] ez nem része a megmentésnek, független a hajótól, és külön is biztosítható.[748]

---

[743] Sea Ins Co v Hadden (1884) 13 QBD 716. p. (CA) per Lord Brett MR.
[744] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 603. p.
[745] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 1007. p.
[746] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 975. p.
[747] Még akkor sem, ha a hajót átengedték a biztosítónak: Sea Ins Co v Hadden (1884) 13 QBD 706 (CA), kivéve a Tengeri biztosítási törvény 63. § alkalmazásának esetét.
[748] Sea Ins Co v Hadden (1884) 13 QBD 712-715. pp. (CA) hajó per Lord Brett MR.

Vizsgálható a csereszabatosság a biztosító regressz igényét illetően is, azaz azt is meg lehet nézni, hogy a biztosító mennyiben végső teljesítésre kötelezett, vagy éppenséggel mennyiben tekinthető csupán a teljesítés megelőlegezőjének.

IV.2.24. A légi biztosítás sajátosságai

A Légibiztosítók Nemzetközi Szervezete (*International Union of Aerospace Insurers*)[749] az a legfontosabb érdekképviseleti szerv, melyet az Európai Unió a légibiztosításokkal kapcsolatos hatásvizsgálatoknál leginkább bevon.

A légibiztosítási kötvények egységesítésére légtrejött AICG (*Aviation Insurance Clauses Group*) elődje a JTCC (*Joint Technical Clauses Committee*) Az AICG 2005. június 24-én jött létre az *International Underwriting Association of London* (IUA) és a *Lloyd´s Marker Association* (LMA) részvételével.

A légi biztosítást a tengeri biztosítási piacon lehet megszerezni, és a speciális *Institute Cargo Clauses* vonatkoznak rá. Az *Insitute Air Cargo Clauses* a Lloyd´s tengeri kötvényével együtt alkalmazandók, a tengeri *Institute Cargo Clauses* vonatkoznak rá, a megfelelő módosításokkal.

Az *Institute Cargo Clauses (Air)* egy *all risks kötvény*, de a részét képező 2., 3. és 4. klauzula összesen 14 kivételt határoz meg, beleértve a háborús és sztrájkkockázatot is.[750]

Bár a tengeri biztosítás a légi alágazattal közvetlenül nem foglalkozik, a légi biztosításban gyakran a Lloyd's biztosító által kidolgozott tengeri biztosítási szerződési feltételeket és nyomtatványokat alkalmazzák a megfelelő módosításokkal, így a klasszikus légi biztosítások mind nyelvezetben (szövegezésben), mind a biztosítható kockázatok és a hozzájuk kapcsolódó záradékok tekintetében javarészt a tengeri biztosítás szabályain alapulnak.

Az *Institute Air Cargo Clauses* a Lloyd's tengeri kötvény formanyomtatványával együtt alkalmazandók. Felépítésüket tekintve a tengeri Institute Cargo klauzulákat követik, megfelelő

[749] https://www.iuai.org/.
[750] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell, 438. p.

módosításokkal.[751] Az *Institute Air Cargo* klauzulák a következők: *Institute Cargo Clauses (Air)* (Cl. 259), *Insitute War Clauses (Air Cargo)* (Cl. 258) és *Institute Strikes Clauses (Air Cargo)* (Cl. 260), azaz általános, háborús és sztrájkkockázatokra nyújtanak fedezetet a fenti záradékok.

Légi biztosítási vagy a tengeri (fuvarozási), vagy a lég (fuvarozási) piacon lehet kötni, utóbbi esetben a légi fuvarokmány (*air waybill*) bizonyítja a biztosítási szerződés megkötését, de az első megoldás alkalmazása az elterjedtebb.

A légi biztosítás szabályait lényegében a tengeri biztosítás szabályait követik, kisebb módosításokkal.[752]

A légi fuvarozásban azért olcsóbbak a biztosítási díjak, meg a légi árufuvarozásban kisebb az árukár kockázata, ritkábbak az átrakodások, kevesebb a közlekedési baleset.

A fuvarozó alapvetően két módon hozhat létre légi szállítmány biztosítási szerződést: a tengeri piacon brókerek segítségével, vagy légi piacon a légi fuvarlevél útján. A fentiek közül az első módszer a gyakoribb, mivel így érhető el az éves kötvények kiállítása, amelyek a fuvarozó egyéni igényeinek jobban megfelelnek.

A rakomány minden kockázatára kiterjedő biztosítás megvalósításának három módja lehetséges. Az első esetben a fuvarozó vagy szállítmányozó köti meg a szerződés a feladó vagy címzett javára. A második esetben tengeri biztosítási szerződést kötnek, melybe belefoglalják az ún. tranzit klauzulát, vagy a tengeri biztosítási szerződéshez csatolják a légi biztosítási szerződést.[753]

A légi biztosítási kötvények kivétel nélkül előírják, hogy a biztosítottnak szavatolnia kell a repülő repülésre való alkalmasságát.[754]

Egyedi eseteken a légi fuvarlevél alapján is lehet egyedi biztosítási szerződést kötni, de a rendszeresen fuvaroztató feladóknak amúgy is van éves kötvényük a tengeri biztosítási piacon. A légi fuvarlevélen (*air waybill*) háromféle értéket lehet megadni

---

[751] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell, 438. p.
[752] CAPLAN, HAROLD: The Aviation Insurance Clauses Group: a model for other markets. *Air Space Law*, 2006. No. 4-5. 254-290. p.
[753] MARGO, ROD D.: *Aviation Insurance: The Law and Practice of Aviation Insurance, Including Hovercraft and Spacecraft Insurance*. 3rd Edition. London, 2000, Butterworths, 176. p.
[754] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 959. p.

a) fuvarozás
b) vám
c) biztosítás

számára.[755]

A légi biztosításban létezik egy speciális szabály, amely korlátozza a felek szerződéskötési szabadságát. A 785/04 EU Tanács Rendelet alapján minden légitársaság, aki valamely EU tagállam légterében repül, köteles a rakományra, az utasokra, valamint a poggyászra biztosítást kötni.[756]

IV.3. Nemzetközi megállapodások

IV.3.1. Kísérletek a szállítmánybiztosítási jog egységesítésére

Az egyes tengerparti országok tengeri biztosítási kötvényeinek feltételrendszere meglehetősen nagy hasonlóságok mutatott, melyet egyes szerzők a „tengeri hajózás népeket összekötő természetével" magyaráznak.[757]

Növeli a nemzetközi jogharmonizáció szerepét az a tény, hogy a biztosítók jellemzően csupán viszontbiztosítási fedezet mellett vállalkoznak meghatározott összeghatár feletti kockázatok fedezésére.[758]

A biztosítás, ezen belül a szállítmánybiztosítás egyetemes, nemzetközi jellege az a jellegadó sajátosság, amely kialakulását és fejlődését alapvetően meghatározta, így indokolt, hogy a későbbi kodifikációs munkák is alapozzanak erre a meghatározó jellegadó sajátosságra.[759]

---

[755] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell, 439. p.
[756] MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell. 437. p.
[757] IFJ. CSURY JENŐ - MAROSI IMRE: A magyar biztosításügy története. Budapest, 1931, Gyarmati Ferenc, 14. p.
[758] KNAP ZSUZSA: Nemzetközi szállítmánybiztosítás. In Bánrévy Gábor szerk.: *A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve*. Budapest, 1994, ELTE Jogi Továbbképző Intézet, 214. p.
[759] TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *Biztosítási jogunk reformjának alapelvei – tekintettel az új törvénytervezetekre*. Budapest, 1930, Biztosítási és Közgazdasági Lapok Kiadása. [Különlenyomat a „Biztosítási és Közgazdasági Lapok" 1930. évi XXXVI. évfolyamából], 12. p.

A magyar árutőzsde **Hajófuvarozási szokások**at léptetett életbe 1897 április 1. napján. A szabályzat hatálya kiterjedt az áruk folyami és egyéb belvízi fuvarozására kötött szerződésekre.

A szabályzat 1. § alapján a fuvarozó köteles volt első osztályú hajót, mint fuvareszközt kiállítani, amely alkalmas volt biztosításra, kivéve kő, tégla, fa és szén fuvarozását, ahol a követelmény csupán a hajó biztosításra alkalmassága volt, mely az jelentette, hogy fuvareszközt „belföldön müködő valamely elsőrangu biztosito intézet" biztosításra elfogadta.

A szabályzat 16. § szerint a nem számítottak be a határidőbe azok a napok, amikor a hajózás szünetel, a fuvarozó utasítása miatt tilos rakodni, vagy „a rakodás árviz vagy jégzajlás miatt lehetetlen".

A szabályzat 24. szakasza rendelkezett a biztosításról, a legelső rendelkezés a feladó biztosítási szerződéskötési kötelezettsége volt a fuvarozás időtartamára. A biztosítási szerződés megkötéséig a fuvarozó is magára vállalhatta ezt a feladatot azzal a feltétellel, a feladónak megfelelő biztosítási kötvényt kézbesít. Megfelelő a biztosítási kötvény, ha azt a feladó rendeletére szól, a munkaidő végéig érvényes, és elsőrangú biztosítóintézet állította ki.

A biztosítási összeg a rakomány kereskedelmi értéke, valamint ezen felül 10 százalék „nyeremény" jogcímen.

Ha a munkaidő, vagy a tél beálltáig a rakodás nem fejeződött be, a fuvarozó köteles volt a biztosítási szerződés időbeli hatályát meghosszabbítani, de a díjtöbbletet utólag az átvevőtől visszaigényelhette.

A szabályzat 25. §-a rendelkezett a fuvardíjról, előírva annak számítási módját, miszerint bruttó 100 kg-onként kell fizetni, a fuvardíjba beletartozott a magyar szállítási adó, zsilipek, csatornák és kalauzok díjai, de a biztosítási díj („biztositási költség") nem.

A szabályzat 26. § alapján burcsellázás esetén a burcselláknak alkalmasaknak kell lenniük burcsellázásra.[760]

A biztosítók által alkalmazott eltérő klauzulák kaotikus állapotokhoz vezettek, hiszen egyazon kockázatot számos néven is illettek, melyen először a jogtudomány próbált segíteni egy rendszerező munka megírásával,[761] majd 1884-ben megalakították a Londoni Biztosítók

[760] PAP DÁVID: *Hiteltörvények*. 4. kiadás. Budapest, 1907, Grill, 1054. p.
[761] OWEN, DOUGLAS: *Marine Insurance Notes and Clauses*. London, 1882. S. Low, Marston, Searle & Rivington.

Intézetét (*Institute of London Underwriters,* ILU), amely később számos klauzulát dolgozott ki,[762] ennek fókusza a tengeri, a légi és egyéb szállítmánybiztosítás volt.

Mi az, ami Angliában a tengeri biztosítás kontinentális jogi gyökereiből megmaradt? Nem sok, de a következőket meg lehet említeni: a jóhiszeműség követelménye, biztosítási érdek, visszkereseti jog, átengedés.[763]

Annak ellenére, hogy MIA1906-ot a korabeli Angliában sokan ellenérzéssel fogadták, mondván az angol jogot nem szabad írott jogra redukálni[764], alapvetően sikeres és elfogadott törvénynek minősül, amely alapját képezte számos más ország tengeri biztosítási jogalkotásának, mint pl. Új-Zéland (1908), Ausztrália (1909), Malajzia (1956), India (1963), Hong Kong (1964), Kanada (1993), Szingapúr (1993), valamint jelentős befolyást gyakorolt az Egyesült Államok és Japán jogalkotására is.[765]

A szállítmánybiztosítás kereskedelmi jogi szerződés, amely kereskedelmi szokványokon, valamint gyakorlaton alapul. Az Egyesült Királyságban 1906-ban alkották meg a tengeri biztosítási törvényt, amely kodifikálta a korábbi bírósági gyakorlatot, és a Lloyd's biztosító szabályzatain keresztül elterjedve a nemzetközi gyakorlat alapjává vált.

A fenti szabályozás főbb vonalaiban azóta is változatlan, az 1982-es változtatások szinte csak a szerződéses klauzulák elnevezését érintették (a korábbi angol elnevezéseket betűkkel váltották fel, pl. a minden fő kockázatot magába foglaló *All Risks* elnevezés A-ra módosult), azonban tartalmi változtatásokat nem hoztak magukkal.

Az angol feltételeket az 1919-ben párizsi székhellyel alapított Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (*International Chamber of Commerce*) is elfogadja. Az eredetileg Belgiumban, Dániában, Franciaországban, Olaszországban, az Egyesült Királyságban és az Egyesült Államokban nemzeti irodával rendelkező szervezet ma már több mint 90 nemzeti irodával rendelkezik. A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara legelterjedtebb, UNCITRAL-jóváhagyással rendelkező dokumentuma, az INCOTERMS, mely ma a 2010-es verziónál tart, mindezek érvényesülését és elterjedését elősegíti saját választottbírósága (*International Court of Arbitration of the International Chamber of Commerce*).[766]

---

[762] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 21. p.

[763] HUYBRECHTS, MARC A.: Comparative Marine Insurance Law: highlighting the significant features of marine insurance law in Belgium and other selected european legal systems. In RHIDIAN THOMAS ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 170. p.

[764] RODGER, ALAN: The Codification of Commercial Law in Victorian Britain. *The law quarterly review*. Vol. 109. (1992) 586-590. p.

[765] AUSTRALIAN LAW REFORM COMMISSION: *Review of the Marine Insurance Act 1909.* Report No 91. http://www.austlii.edu.au/au/other/lawreform/ALRC/2001/91.pdf (2016. november 30.) 7.4-7.14.

[766] INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE: *Celebrating 100 Years of ICC*. Paris, 2019, ICC. https://100.iccwbo.org/ (2019. január 15.)

Számos kísérlet szüketett a tengeri biztosítási jog egységesítésére, pl. a Nemzetközi Jogi Egyesület 1899-es Buffalói Konferenciája,[767] mely a *Glasgow Marine Insurance Rules 1901*-es elfogadását eredményezte[768].

A Brémában 1909. szeptemberében tartott nemzetközi tengerjogi konferencia egy alapkérdése az volt, hogy jár-e *pro rata itineris* fuvardíj, azaz a megtett úttal arányos fuvardíj jár-e a kapitánynak *charter party* esetében, ha nem tudta kiszolgáltatni az árut a célkikötőben? Az első nézet szerint igen, második nézet szerint nem. „A konferenczián az angol kiküldöttek fejtegetései alapján az utóbbi nézet jutott tulsulyra A magyar kiküldöttek nevében dr. Nagy Ferencz egy. tanár, nyug. államtitkár azon inditvanyt tette, hogy adassék meg a kapitánynak az »aránylagos fuvardij« »fret de distance« abban az esetben, a midőn a kapitány kimutatja, hogy a megtett út a feladó előnyére van. A szavazásnál csak Norvégia volt mellettünk, a többség az inditvanyt nem fogadta el, azzal az indokolással, hogy ez igen sok perre adna alkalmat s a kapitány a fuvardijat biztosithatja."[769] Kivételes esetekben mégis jár aránylagos fuvardíj, pl. közös tengeri kár, belső hiba következtében tönkrement áruk stb. esetében.

Annak érdekében, hogy maximális legyen a szabályzatok elfogadottsága, az ILU *Joint Hull Committe* megalakult 1910-ben, és a *Joint Cargo Committee* (JCC) 1942-ben, melyben a Lloyd´s szakértőivel együtt alakították ki a klauzulákat.

Comité Maritime International (CMI) is dolgozik a tengeri biztosítási jogegységesítésen.[770] A CMI 1911-es és 1913-as konferencián a közvetlen fuvarozással foglalkoztak és létrehozták a *Code international d´addrètement*-et, melnyek hatálya a tengeri szakaszt is tartalmazó multimodális fuvarozásra is kiterjedt.[771]

„A biztosítási jogról szólva, meg kell itt emlékeznünk a korszak azon problémájáról, mely éppen a BIOSz köréből kiindulva, tehát magyar kezdeményezésre, a biztosítási jog nemzetközi egységesítését tűzi ki feladatául. A Népszövetség jogi bizottságának határozata alapján a római nemzetközi jogi intézet foglalkozik a kérdéssel mely bekérte a BIOSz-tól is a

---

[767] A szállítmánybiztosítási jog egységesítéseék törekvéseiről részletesebben lásd: VERMES ATTILA: *Relationship between Transport Law and Insurance Law*. Barcelona, 2017, Association for European Transport, 1-11. p. https://aetransport.org/public/downloads/T7P4N/5363-59d331c193b41.docx (2017. november 15.)

[768] DUNT, JOHN*: International Cargo Insurance*. Abingdon, 2012, Informa, 6. p.

[769] BENYOVITS LAJOS: *Nemzetközi tengerjogi konferenczia Bremenben 1909. szeptember 22-25-én*. In *Kereskedelmi Jog*, 1909. 20. sz., 424. p.

[770] STARING, GRAYDON S.: Harmonization of Warrantied and Condition: Study and Proposal. *Comité Maritime International Yearbook 2003*. http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2003.pdf 522-533. p. (2017. október 5.)

[771] Az egységes multimodális fuvarjog tervezeteinek és bukásának okát kiválóan bemutatja: DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport*. London, 1995, Lloyd´s of London Press.

magyar biztosítási jogra vonatkozó adatoka. A BIOSz e tárgyban javaslatot is dolgozott ki és terjesztett az International Law Association elé."[772]

A biztosítási tevékenység nemzetközi kapcsolatai azonban korántsem merülnek ki ebben. A fenti, horizontális irányúnak nevezhető összefüggéseken kívül a viszontbiztosítás intézménye folytán a biztosítási ügylet vertikális irányba is tagolódik, s ez voltaképp a fő oka annak, miért nevezhetjük a biztosítási ügyletet a szó legigazibb értelmében vett nemzetközi világügyletnek.[773]

Az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciája (UNCTAD) 1964-es konferenciáján javasolta a kompetens nemzetközi szervezetek számára, hogy vizsgálják meg a tengeri, szárazföldi és légi szállítmánybiztosításra vonatkozó egységes szabályok kidolgozásának, valamint az egységes biztosítási és viszontbiztosítási statisztikák készítésér vonatkozó követelményrendszer kiépítése lehetőségét. Mindezt a 81. lábj alapján 100 igen, 1 ellenszavazat, 12 tartózkodás mellett a Magyar Népköztársaság megszavazta[774]

Az UNCTAD egy 1972-es chilei konferenciája összefoglalja az UNCTAD és a biztosítás viszonyát, egységes biztosítási statisztikát javasolva. Az UNCTAD titkárságát kéri, hogy folytassa a biztosítás és viszontbiztosítás tanulmányozását.[775]

Dél-Amerikában az UNCTAD összehasonlította a különböző jogrendszereket, nem kötelező nemzetközi standard klauzulák kialakítása céljából.[776]

1980-ban az angol és skót biztosítási jog reformjára felállított bizottság a szállítmánybiztosítást (eredeti angol szóhasználatban a MAT, azaz *marine, aviation and transport insurance*) nem vizsgálta, mert álláspontja szerint az jól működött.[777] A későbbi

---

[772] *A Triesti Általános Biztosító Társaság és a biztosítási intézmény 100 éves története Magyarországon : 1831 - 1931*. Budapest, 1932, Atheaneum. [előszó: Lugos János], 248. p.

[773] LANDESVERBANDES DER VERSICHERUNGSANSTALTEN IN UNGARN (BIOSZ): *Die internationale Vereinheitlichung des Versicherungsvertragsrechts*. Budapest: 1930, Révai Nyomda, 4. p.

[774] UNITED NATIONS: *Proceeedings of the United Nations Conference on Trade and Development*. 1964 Vol I. Final Act and Report, United Nations, 1964, New York. Third Part Annex A.4.23 Insurance ad Reinsuance 55. p.

[775] UNCTAD: *Proceedings of the United National Conference on Trade and Development. Third Session Santiago de Chile, 13 April to 21 May 1972*. Vol. III. Financing and Invisibles. United Nations, 1973, New York,105-106. p; RIPOLL, JOSÉ: UNCTAD and Insurance. 8 Journal of World Trade. 1974. Issue 1. 75-106. p.

[776] UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT: *Marine Insurance. Legal and documentary aspects of Latin Amercian marine insurance legal régimes*. TD/B/C.4/ISL/51 Geneva, 1980. UNCTAD Trade and Development Board Committeee on Shippping Working Group on International Shipping Legislation, 1. p.

[777] THE LAW COMMISSION AND THE SCOTTISH LAW COMMISSION: *Insurance Contract Law. A Joint Scoping Paper*. 2006. http://www.aida.org.uk/News/scopingpaper.pdf (2015. június 20.); THE LAW COMMISSION: *Insurance Law: Non-Disclosure and Breach of Warranty report*. 1 October 1980. https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2016/08/LC.-104-INSURANCE-LAW-NON-DISCLOSURE-AND-BREACH-OF-WARRANTY-REPORT-ON-A-REFERENCE-UNDER-SECTION-3le-OF-THE-LAW-COMMISSIONS-ACT-1965.pdf (2013. május 2.)

Angol Jogi Bizottság (*English Law Commission*) a Skót Jogi Bizottsággal (*Scottish Law Commission*) karöltve már érdemben foglalkozott az MIA reformjával.

Egy 1982-es ENSZ-jelentés pozitív példaként említi egyes országok szállítmánybiztosítási szabályaiban a „*Payment on Account*" klauzulát, ahol nem kell a hajó tulajdonosának előlegeznie a költségeket.[778]

A modern kereskedelmi gyakorlat megköveteli az áruk biztosítását egészen a végső raktárig, ami távol lehet a tengeri kikötőtől.[779]

Az UNCTAD tengeri szállítmánybiztosítási modellszabályzata[780] szerint kizárt kockázatnak minősül a biztosított áru nem elégséges vagy nem megfelelő csomagolása.[781]

Az elektronikus *bill of lading* számára a legsikeresebb projekt a BOLERO (*Bills of Lading Electronic Registration Oganization*), ami 1994. áprilisában indult. A londoni széhelyű Bolero Operations Ltd. a Throught Transport (TT) Club, a londoni székhelyű P&I Club, és a SWIFT közös vállalkozása. Szabályzata az angol jog alkalmazását írja elő,[782] részben a CMI szabályokon alapul,[783] működését és szabályzatát jóváhagyta az International P&I Group Insurers.[784] A BOLERO rendszer az egyik legfontosabb az elektronikusan átruházható dokumentum-nyilvántartás[785].

A BOLERO rendszert a *Through Transport Mutual Insurance Association (TT Club)* és a *Society for Worldwide Inter Bank Financial Telecommunications (SWIFT)* vállalkozása, és

---

[778] UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT: *Legal and documentary aspects of the marine insurance contract*. TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1. New York, 1982, United Nations, 30. p.

[779] OMAR, ESSAM: *Types of Marine Cargo Insurance*. U.N. Conference on Trade and Development: UNCTAD/INS/20 GE.78-70213. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctadinsd20_en.pdf (2015 szeptember 20), 7. p.

[780] UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT: *UNCTAD Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance*, New York, 1989, United Nations, 59. p. 3.4.

[781] Az UNCTAD, az ICC tengeri, az ICC légi kimentési klauzulák összevetését adja: MALBON, JUSTIN – BISHOP, BERNARD*: Australian Export. A Guide to Law and Practice*. Cambridge, 2006, Cambridge University Press, 6.1. táblázat 146. p.

[782] BOLERO INTERNATIONAL LIMITED: *Bolero Rulebook* 2.5. (4), http://resource.bolero.net/rulebook (2016 október 25.).

[783] GIRVIN, STEPHEN: *Carriage of Goods by Sea.* Oxford, 2007, Oxford University Press, 165-166. p.

[784] BOLERO INTERNATIONAL LIMITED: *Electronic Bill of Lading for Carriers - Frequently Asked Questions* 2. p. http://resource.bolero.net/bolero-insights-electronic-bills-of-lading-faqs (2016. október 25.).

[785] A hajóreklevélen túl jogcímet tartalmazó forgatható papír még a logisztikában pl. a közraktári jegy *(dock warrants)*, raktári nyugra *(dock receipts)*, raktári átvétei jegy *(warehouse receipts)*, vagy az áruszállítás megrendelése *(orders for delivery of goods)*. MILASSIN LÁSZLÓ: Az elektronikusan átruházható dokumentumok. In Tattay Levente, Pogácsás Anett, Molnár Sarolta szerk.: *Pro Vita et Scientia. Ünnepi kötet Jobbágyi Gábor 65. születésnapja alkalmából*. Budapest, 2012, Szent István Társulat, 208. p.

része a *Bolero.net* rendszernek, melyet *Bolero International Limited* vegyesvállalat üzemeltet[786].

Az *Institute of London Underwriters* (Szállítmánybiztosítók Érdekvédelmi Szövetsége) és a *London International Insurance and Reinsurance Market* (LIRMA - nem szállítmánybiztosításssal foglalkozó Londoni Biztosítók és Viszontbiztosítók Érdekvédelmi Szövetsége[787]) 1998-as összeolvadásával[788] létrejött az *International Underwriting Association of London*[789] (IUA), és innentől kezdve hívják a standard klauzulákat nemzetközi *(international)* klauzuláknak.[790]

Továbbá, az ilyen napjainkban az ilyen esetek az egyezmények országához vezetnek.[791] Természetesen a biztosítási jog standard formái, mint pl. az *Insitute Clauses* és társaik, nem az egyezményeken alapulnak. Azonban központi részét alkotják annak, amit CLIVE SCHMITTHOFF professzor nemzetközi kereskedelmi jognak, és a „nemzetközi áruforgalom globális integrációjának" nevezett; hasonlatosan az *UCC Customs and Practices*-hez.[792]

Az angol jogirodalomban is elkezdtek gondolkodni azon, hogy vajon nem lenne-e szükség a nem-tengeri biztosítás törvényi szabályozására.[793]

A nemzetközi szállítmánybiztosítás területén számos kodifikációs munka zajlik jelenleg, pl. az Angol és a Skót Jogi Bizottság közös jelentést fogadott el reformjavaslataival kapcsolatban, melyek legfőképpen a szerződést megelőző tájékoztatási, együttműködési kötelezettség szélesítését[794], harmadik személyek jogainak növelését, valamint a *warranty* jogintézményének megújítását célozzák.

A MIA 1906 hatályát felül kell vizsgálni. Jelen pillanatban azok a szárazföldi kockázatok biztosíthatók, amelyek a tengeri navigációval együtt járnak (2. §. (1) bek.) A

---

[786] GOODE, ROY et al.: *Transnational Commercial Law. International Instruments and Commentary*. Oxford, 2004, Oxford University Press, 142-143. p.
[787] ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY: *Biztosítási kézikönyv*. Budapest, 1997, Biztosítási Oktatási Intézet, 9. p.
[788] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 239. p.
[789] https://www.iua.co.uk/.
[790] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 239. p.
[791]: A fuvarjogban „nemzetközi viszonylatban a magánjogi szabályozás technikája a nemzetközi egyezmények formáját alkalmazza… az nemzetközi egyezmények értelmezésének általános szabályai az egységes magánjognak megfelelően az azonos alkalmazhatóságon alapulnak." BASEDOW, JÜRGEN: Uniform Law Conventions and the UNIDROIT Principles of International Commercional Contract. *Uniform Law Review*, 2000. Issue 1. 129, 133. p.
[792] CLARKE, MALCOLM: Trends in the interpretation of marine insurance contracts. In THOMAS, RHIDIAN ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 1. p.
[793] BRITISH INSURANCE LAW ASSOCIATION: *Insurance Contract Law Reform : Recommendations to the Law Commission, A Report of the Sub-Committee of the British Insurance Law Association, 1 September 2002*. London, 2002, Guildhall University Centre for Financial Studies.
[794] BIRDS, JOHN: *Modern Insurance Law.* London, 2007, Sweet & Maxwell.

multimodális fuvarozás volumene és jellege azonban megnövekedett és igazolja a tengeri biztosítás hatályának kiterjedését.[795]

A biztosítási szerződésekre vonatkozó uniós joganyag jelenleg csupán partikuláris anyagi jogi részterületeket szabályoz, alapvetően az életbiztosítás, valamint a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén.[796] Jogforrásilag alapvetően direktívákról van szó, melyek tagállami átültetése korántsem nyújt olyan egységes jogi környezetet, mint a rendeleti szint alkalmazása.

A közösségi jog az ún. nem-életbiztosításokon belül foglalkozik a szállítmánybiztosítással. Az életbiztosítás körén kívül eső közvetlen biztosítási tevékenység megkezdésére és gyakorlására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló 73/239/EGK irányelv (1973. július 24.) az ún. első nem-életbiztosítási irányelv melléklete tartalmazza a közösségi jog előírásait a kockázatok biztosítási ágazatok osztályozásáról.

A fenti megállapítások hatványozottan érvényesülnek a szállítmánybiztosítás terén. Az árutovábbítás nemzetközi jellegére tekintettel jóval gyakoribbak a biztosítási szabályzatok, valamint a tagállami kógens szabályok közötti összeütközések. Az uniós joganyagban speciálisan szállítmánybiztosítási szabályként csupán a légi alágazat egyes kérdéseire vonatkozó létezik, nevezetesen Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK Rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről. A fenti rendelet kizárólag az árutovábbítás egyik (légi) modalitásával foglalkozik, valamint vegyíti a fuvarozás és a személyszállítás szabályait, így az egységes logisztikai szemléletet nélkülözi.

„Az elmúlt száz évben ugyanis az általános magánjog szabályozási mércéje szigorodott, közeledett az üzleti forgalom követelményszintjéhez, vagyis a általános szerződési jog maga »kereskedelmi jogiasodott«. Ehhez a fejlődéshez a polgárok iskolázottsági szintjének emelkedése, a vagyoni forgalomban történő eligazodó képessége, üzleti ismereteinek gyarapodása stb. adta meg a kellő társadalmi alapot.”[797]

Azok a feladók, aki nem voltak elégedettek a kártérítési limitekkel, a konkrét fuvarozási szerződésben ezt orvosolhatták, vagy kiegészítő biztosítást köthettek az árura.[798]

---

[795] MACDONALD-EGGERS, PETER: The Marine Insurance Act 1906: Judicial Attitudes and Innovation - Time for Reform? In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 207. p.
[796] A biztosításra vonatkozó uniós joganyag feldolgozására lásd pl.: CZEGLE TIBOR - ZAVODNYIK JÓZSEF: *Az Európai Unió és a magyar biztosításügy*. Budapest, 2003, Biztosítási Oktatási Intézet, 91-161. p.
[797] VÉKÁS LAJOS: *Parerga. Dolgozatok az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez*. Budapest, 2008, HVG-ORAC, 260. p.
[798] UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TADE LAW: *Report by Working Group III (Transport Law), 20th session (15-25 Oct. 2007) A/CN.9/642*. 138. és 148. alszakasz.

A fenti megoldás több szempontból is megérett a változtatásra: egyrészt összhangba kell hozni az Európai Unión belül mind a meglévő konkrét szabályokkal és absztrakt célokkal (pl. egységes belső piac), valamint a szállítmánybiztosítási jog egyes tartalmi kérdései is elavultnak tekinthetők a szabályozott életviszonyok változása folytán.

„Londoni nézőpontból úgy tűnik, hogy az egységesebb szabályozás és annak minél kevésbé eltérő alkalmazása növeli a fuvarozók és egyéb érdekeltek hatékonyságát, valamint csökkenti költségeiket, azonban komoly akadályokkal kell szembenéznünk a konvergenciától az egységességig vezető úton”.[799]

[799] CLARKE, MALCOLM: The Transport of Goods in Europe. Patterns and Problems of Uniform Law. In FERRARI, FRANCO ed.: *The Unification of International Commercial Law.* Baden-Baden, 1998, Nomos, 101. p.

IV.3.2. Az akkreditív és a szállítmánybiztosítás kapcsolata

Mind a belföldi, mind pedig a nemzetközi áruforgalomban kiemelt figyelmet kell szentelni a fuvarozási, biztosítási, adásvételi joganyag összehangolására a kapcsolódó banki tevékenységgel, különös tekintettel az akkreditíves (okmányos meghitelezéses) fizetési módra.

A vevő bankja ugyanis általában nem szerződő fél az adásvételi szerződésben, sőt a biztosítási szerződésben sem, az áruval kapcsolatos ismereteit a hozzá benyújtott okiratokra alapozza, különösen fontos tehát, hogy ezen okiratokat pontosan és szabatosan, minden kétséget kizáró módon töltsék ki, különös tekintettel az esetleges árukárra.

Az adásvételi szerződés jelentős kérdése az eladó és vevő közötti kockázatmegosztás szabályozása, mely természetesen kihat a megkötendő fuvarozási és biztosítási szerződésre egyaránt.

A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara Okmányos Meghitelezésre Vonatkozó Egységes Szabályok és Szokványai az, ICC *Uniform Customs and Practice for Documentary Credit (UCP 600)* szerint a biztosítási fedezet összegét ugyanabban a pénznemben kell megjelölni, mint a hitelt,[800] ha pedig a biztosítási fedezet értékét nem jelölték meg, akkor a CIF vagy CIP érték legalább 110%-át kell érteni alatta.[801] A hitelszerződésben meg kell jelölni az előírt biztosítási fedezet módozatát.[802] Amennyiben a hitelszerződés nem precíz biztosítási jogi szakkifejezéseket alkalmaz, mint pl. szokásos vagy renszerinti kockázatok *(usual risks, customary risks)*, úgy bármilyen biztosítási módozatot el kell fogadni, tekintet nélkül a kizárt kockázatokra.[803]

IV.3.3. Kereskedelmi szokványok a szállítmánybiztosításban

A szokványok alkalmazása ideális esetben mind a belföldi, mind pedig a nemzetközi kereskedelemben elősegíti a forgalom biztonságát, valamint közös nevezőül szolgál az eltérő jogrendszerű országokban honos szerződő felek számára.

Különösen nagy segítséget nyújthatnak a szokványok az atipikus és vegyes *(contractus mixtus)* szerződések esetében, hiszen a magánjogi kódex szabályozásának hiányában a

[800] UCP 600 28. § f. I.
[801] UCP 600 28. § f. II.
[802] UCP 600 28. § f. III.
[803] UCP 600 28. §. g.

jogalkalmazó támaszkodhat a szokványok értelmezésében az adott esetben több évszázados bírói gyakorlatra is.

IV.3.3.1. A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara paritásai és a szállítmánybiztosítás viszonya

Nem lehet megkerülni a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC) paritásainak ismertetését sem, hiszen egy olyan nemzetközi szervezetről van szó, mely számos más fontos területen, pl. az okmányos meghitelezés terén is kidolgozott szerződéses klauzulákat, melyek az árufuvarozással szorosan összefüggenek *(clean* vs. *unclean bill of lading).*

A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara szokványgyűjteményében is találunk olyan klauzulákat, melyet a szállítmánybiztosítással foglalkoznak, ilyen az Incoterms CIF, valamint az Incoterms CIP fuvarparitás.

Exportügyletekben, amennyiben az adásvételi szerződés CIF vagy CIP paritást tartalmazott, úgy az 1982 óta alkalmazott klauzulák közül a C módozatú biztosítási szerződést kell kötni. Természetesen a vevői igény esetén a vevő költségére az eladó komolyabb fedezetet nyújtó szállítmánybiztosítási szerződést köt. Az alap biztosítás tömegáruk biztosítása esetén lehet célszerű, értékesebb áruküldeményeknél a szélesebb fedezet mellett kiegészítő, felelősségbiztosítás, ún *umbrella insurance* megkötése is célszerű lehet.[804]

AZ INCOTERMS 2010 az A3/B3 „Fuvarozási és biztosítási szerződés" című pont alatt foglalja össze a biztosítási szerződéssel kapcsolatos előírásokat. Alapesetben az eladó csupán a szükséges tájékoztatást kell megadnia a fuvarozásról, szállítmányozásról a vevő kérésére, amennyiben a vevő saját számlájára szeretne biztosítási szerződés, ugyanakkor CIF és CIP paritás esetében az 1982 óta alkalmazott C módozat szerinti szállítmánybiztosítási szerződés megkötésére köteles az eladó.[805]

Az INCOTERMS[806] CIF paritás alapján jó hírnévnek örvendő biztosítóval kell megkötni a szerződést, és amennyiben az adásvételi szerződés másképpen nem rendelkezik, úgy a biztosítási fedezetnek legalább az *Institute Cargo Clauses (Institute of London Underwriters)* által előírt minimális védelmet kell nyújtania, ami az *Institute Cargo Clauses*

[804] BÍRÓ GABRIELLA: A nemzetközi kereskedelmi szokványok jelentősége az INCOTERMS 2010 szabályainak tükrében. *Iustum Aequum Salutare*, 2013. 3. sz. 142-143. p.
[805] BÍRÓ GABRIELLA: A nemzetközi kereskedelmi szokványok jelentősége az INCOTERMS 2010 szabályainak tükrében. *Iustum Aequum Salutare*, IX 2013. 142-143. p.
[806] MALFLIET, JONAS: *Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term*. Ghent University. https://biblio.ugent.be/publication/1212622/file/1212631.pdf (2017. október 10.)

1982 C klauzulának[807] felel meg. A minimális biztosítási összeg a minimum szerződéses ár + 10%, és a szerződés pénznemében kell megkötni.[808] A vevő kérése esetén az ő költségére lehet további háborús sztrájk vagy egyéb kockázatot biztosítani.

A nemzetközi kereskedelemben az ICC (Nemzetközi Kereskedelmi Kamara, *International Chamber of Commerce*) szokványgyűjteményében a CIF[809] (*Cost, Insurance and Freight*) valamint a CIP (*Carriage and Insurance Paid*) paritás (klauzula) az, mely foglalkozik biztosítási kérdésekkel.[810] A CIF paritás alapján az eladónak saját költségén szállítmánybiztosítási szerződést kell kötnie az árura, amely alapján a vevő, vagy más biztosítási érdekkel rendelkező személy közvetlenül a biztosítóhoz fordulhat kártalanításért, valamint a vevő részére át kell adni a biztosítási kötvényt, vagy a biztosítási fedezet fennállásának más igazolását.

CIF (*Cost, Insurance and Freight* - Költség, biztosítás és fuvardíj ... megnevezett rendeltetési kikötő) fuvarparitás esetében a költségeket az eladó viseli, azonban hozzá kell tenni, hogy kizárólag tengeri és belvízi fuvarozás esetében alkalmazható. A CIF klauzula kikötése esetén az eladó csupán az *Institute Cargo Clauses* (1982) szokványgyűjtemény C módozatának megfelelő minimumfedezetre köteles biztosítási szerződést kötni. Az árukár kockázata a vevőé, ő minősül biztosítottnak és ő viseli a fedezetlen károkat is a *casus nocet domino* elv alapján.[811]

A CIF paritás alapján az eladónak saját költségén szállítmánybiztosítási szerződést kell kötnie, az árura, amely alapján a vevő, vagy más biztosítási érdekkel rendelkező személy közvetlenül a biztosítóhoz fordulhat kártalanításért, valamint a vevő részére át kell adni a biztosítási kötvényt, vagy a biztosítási fedezet fennállásának más igazolását.[812]

A CIF paritás alapján az eladó kötelessége, hogy a vevő jogosult legyen kárigényét érvényesíteni a biztosítóval szemben, amihez a vevőnek természetesen biztosítási érdekkel kell

---

[807] A korábbi terminológia alapján ez lényegében a részkároktól mentes (FPA) módozatnak felel meg.
[808] GOODE, ROY et al.: *Transnational Commercial Law. Primary Materials*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 131. p.
[809] A szállítási és a biztosítási klauzulák viszonya: ENGE, HANS JOACHIM: Transportversicherung. 2. Ed. Wiesbaden, 1987, Gabler, 160-167. p.
[810] GRIME, ROBERT P.: Insuring Cargoes in the 1990s. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 128. p.
[811] A nemzetközi adás vételek gyakorlatának egyes kérdéseit ismerteti GLAVANITS JUDIT – FERENCZ KRISTÓF – FORGÓ ALEX et. al.: A nemzetközi adásvételi szerződések joggyakorlata. In GLAVANITS JUDIT szerk.: *A nemzetközi kereskedelmi kapcsolatok egyes aktuális kérdései*. Budapest, 2018, Gondolat Kiadó, 141-196. p., CIF paritásra különösen lásd 153. p.
[812] GRIME, ROBERT P.: Insuring Cargoes in the 1990s. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 129. p.

rendelkeznie. A biztosítási érdek fennállásának megállapításához vizsgálni kell az áruval kapcsolatos jogcím(ek) megszerzésének, valamint a kárveszély átszállásának tényét és idejét.[813]

CIF szerződések esetén az eladó köteles az árut szolgáltatni, biztosítani és szállítani, azaz az eladó nem csupán adásvételi szerződés alanyává válik, hanem egy későbbi időpontban biztosítási és fuvarozási szerződés alanyává is. Ennek értelmében a kialkudott fix átalányárnak minden költséges fedeznie kell, ugyanis az eladó viseli s biztosítási díj, valamint a fuvardíj változásának kockázatát.[814]

A CIF paritás alapján az eladó kötelessége, hogy a vevő jogosult legyen kárigényét érvényesíteni a biztosítóval szemben, amihez a vevőnek természetesen biztosítási érdekkel kell rendelkeznie. A biztosítási érdek fennállásának megállapításához vizsgálni kell az áruval kapcsolatos jogcím(ek) megszerzésének, valamint a kárveszély átszállásának tényét és idejét.

CIP (*Carriage and Insurance Paid* to – Fuvarozás és biztosítás fizetve ...-ig .... megnevezett rendeltetési hely) fuvarparitás esetén az eladó viseli a költségeket a megnevezett rendeltetési helyig, kockázatviselőnek a vevő minősül az áru első fuvarozónak átadása után. Noha a CIF klauzulával megegyező módon csupán minimumfedezetre köteles az eladó szállítmánybiztosítási szerződést kötni, ez a záradék bármely fuvarozási alágazatban alkalmazható.

CIP szerződés esetén az eladónak a saját költségén kell biztosítást kötnie az árura akként, hogy a vevő, vagy más, az áruval kapcsolatban biztosítási érdekkel rendelkező személy közvetlenül követelhesse a biztosító szolgáltatását. Az eladónak el kell látnia a vevőt a biztosítási kötvénnyel, vagy más fedezetigazolással.

FOB szerződések esetében a szállítás és a biztosítás költségeit, valamint a kockázat megváltozásának költségvonzatait is a vevőnek kell viselnie.

Az áru adásvételénél komoly kockázatot jelent mind a nemfizetés, mind pedig az árukár bekövetkezésének eshetősége. Rendkívül fontos tehát, hogy egészen pontosan mikor száll át a vevőre a tulajdonjog, valamint – ha az előzőtől elválik – a kárveszély viselésének terhe.

A vonatkozó szokványok, klauzulák sok esetben igyekeznek praktikusan megfogalmazni az átszállás időpontját ilyen például Nemzetközi Kereskedelmi Kamara korábbi

[813] GRIME, ROBERT P.: Insuring Cargoes in the 1990s. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 97-142. 135. p.
[814] BRADGATE, R. - White, F.: *Commercial Law*. Oxford, 2008, Oxford University Press, 257. p.

gyakorlatában alkalmazott egyik megoldás, miszerint a hajókorlát feletti áthaladás az átszállás időpontja.

Az Incoterms 2010 szabályainak alkalmazása esetén a kockázat átszállásának időpontja kevésbé egyértelmű, mivel a CIF, CIP és FOB klauzulák szakítanak a hajókorláton való áthaladás doktrínájával. A klauzulák szerint a kockázat akkor száll át, amikor az A4 szerint az árut kiszolgáltatták. Az A4 szerint a kiszolgáltatás azt jelenti, hogy a) az árut elhelyezték a hajó fedélzetén, vagy b) így elhelyezett árut szereztek be. A berakodási művelet során a fedélzetre ejtett konténer az eladó kockázata, mivel a kár bekövetkezésének pillanatában még nem volt az áru a fedélzeten.[815]

Az ICC szabályok megengedik a szerződött fuvarozónak, hogy a szabályok védelmét kiterjesszék azon teljesítési segédeikre és ügynökeikre vagy más személyekre, „aki szolgálatát a szerződés teljesítésére igénybe veszi.[816]

A vevők általában átruházható tengeri biztosítási kötvényt követelnek meg a szokásos feltételekkel, ami egyedül az eladott árukat fedezi. Természetesen a vevő előírhatja jóváhagyását a biztosító kiválasztásához, valamint kérhet összkockázatú, vagy kialkudott árra szóló biztosítást is.

A nemzetközi kereskedelmi forgalomban az árut igazoló fuvarlevelet és a biztosítási kötvényt is az új vevőre forgatja az eredeti vevő, aki egyúttal biztosított is. A biztosítóval szemben igényt érvényesíteni az új vevő tud, aki abban az állapotban vette, meg az árut, amilyen az a fuvarozónak történt átadáskor volt, így a kárveszély a fuvarozónak átadással szállt át a vevőre, és nem a szerződéskötéssel.[817] A vevő visszautasíthatja az eladói dokumentumokat, akár azért, mert

- biztosítási kötvény helyett bármi más egyéb dokumentumot, pl. igazolást küldtek,
- a biztosítási szerződés nem fedi le a teljes utat, vagy a szokásos kockázatokat,
- a hajóraklevél nem tiszta („*claused*” – záradékolt).[818]

Az áruk nemzetközi adásvétele szempontjából az a kérdés, hogy vajon a biztosítási fedezet eleget tesz-e az adásvételi szerződésben előírt feltételeknek, a biztosítási jog

[815] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 104. p.
[816] WILSON, JOHN F.: *Carriage of Goods by Sea*. 6th Edition. Harlow, 2008, Pearson Longman, 249-250. p.
[817] SÁNDOR TAMÁS, VÉKÁS LAJOS: *Nemzetközi adásvétel: A Bécsi Egyezmény kommentárja*. Budapest, 2005, HVG-ORAC, 399. p.
[818] BRADGATE, R. - White, F.: *Commercial Law*. Oxford, 2008, Oxford University Press, 260. p.

szempontjából pedig az a kérdés, hogy hogyan lehet úgy biztosítási szerződést kötni, hogy az kielégítse az adásvételi szerződésben szereplő követelményeket.

Az adásvételi szerződésben ki lehet kötni az *out-turn quantity,* vagy *landed weight* záradékokat. Amennyiben a szerződést így kötik meg, a vételárat a ténylegesen kiszolgáltatott árumennyiség[819] alapján határozzák meg, azaz az árukár kockázatának egy részét az eladóra telepítik a szerződő felek.[820]

Amennyiben az adásvételi szerződésben az eladó fenntartja tulajdonjogát az árun egészen a fizetésig, úgy az ilyen záradékot általában *Romalpa*-klauzulának hívják az *Aluminium Industrie Vaassen BV* v *Romalpa Aluminium Ltd.*[821] ügy után. Az ilyen kikötések célja az, hogy megvédje az eladót a vevő fizetési kockázatával szemben, valaminta fizetésképtelen vevő egyéb hitelezőivel szemben is védelmet nyújt a tulajdonjog fenntartása.

IV.3.3.2. Egyéb fuvarparitások szállítmánybiztosítási aspektusai

A Bécsi Vételi Egyezmény (CISG, belföldön becikkelyezte az 1987. év 20. tvr. az Egyesült Nemzeteknek az áruk nemzetközi adásvételi szerződéseiről szóló, Bécsben, az 1980. évi április hó 11. napján kelt Egyezménye kihirdetéséről) 32. cikk (3) bek. kizárólag az eladó és a vevő közötti együttműködési kötelezettséget fogalmazza meg oly módon, hogy abban az esetben, ha nem az eladó kötelezettsége a szállítmánybiztosítási szerződés megkötése, úgy a vevő követelheti, hogy az eladó minden rendelkezésére álló információt adjon meg számára a szállítmánybiztosítási szerződés megkötéséhez.

A CISG 87. cikke, valamint annak gyakorlata értelmében az őrzését elvállaló személy csak saját letéti felelősségének kizárása esetében köteles biztosítási szerződést kötni.[822]

A CISG alapján jóhiszemű vevő jogosult visszamenőleges hatállyal biztosítani fuvarozott árut, ha azt az eladó nem tette meg, hiszen a kárveszély a fuvarozási szerződés megkötésével átszállt a vevőre.[823]

---

[819] LEBUHN, J.: Practising CIF and FOB Today. *European Transport Law*. 1981. No. 1. 24-28. p., BERMAN, HAROLD J. – KAUFMAN, COLIN: The Law of International Commercial Transactions (Lex Mercatoria). *Harvard International Law Journal*, 1978, No. 19. 235-237. p.

[820] DEBATTISTA, CHARLES: *The Sale of Goods Carried by Sea*. 2nd edition. London, 1998, Butterworths, 77. p.

[821] [1976] 1 WLR 676. A konkrét ügyben az tulajdonjog akkor szállt át, amikor a vevő megfizetett mindent. DEBATTISTA, CHARLES: *The Sale of Goods Carried by Sea*. 2nd edition. London, 1998, Butterworths, 100. p.

[822] SÁNDOR TAMÁS, VÉKÁS LAJOS: *Nemzetközi adásvétel: A Bécsi Egyezmény kommentárja*. Budapest, 2005, HVG-ORAC, 504. p.

[823] SÁNDOR TAMÁS, VÉKÁS LAJOS: *Nemzetközi adásvétel: A Bécsi Egyezmény kommentárja*. Budapest, 2005, HVG-ORAC, 399. p.

A CISG 32. cikk (3) lényege, hogy főszabályként az eladó nem kötelesa az árut biztosítani, akkor, sem ha nem kell gondoskodnia az áru fuvaroztatásáról. Biztosítási kötelezettség az eladót csak a köztük fennálló gyakorlat, vagy valamely szokvány (pl. INCOTERMS-paritás) alapján terheli csak az eladót, ugyanakkor biztosítási kötelezettség hiányában is köteles az leadó a vevő kérése, vagy kereskedelmi szokvány alapján mindazon körülményekről tájékoztatást adni, amelyek a vevői biztosításkötéshez szükségesek.[824]

A CISG 66-70. cikkei tartalmazzák a kockázat átszállásának alapértelmezett szabályait, amelyet azonban a szerződésben sokszor felülírnak INCOTERMS szokványokra hivatkozással vagy egyéb szerződéses rendelkezéssel. [825]

A Bécsi Vételi Egyezmény (CISG) megerősíti a szerződési szabadságot a szállítmánybiztosítási szerződés vonatkozásában,[826] valamint kifejezésre juttatja az árutovábbítás és árucsere szerződéstípusainak szoros összefüggését.

Az áruk nemzetközi adásvételéről szóló Bécsi Konvenció[827] szintén nem rendelkezik szerződéskötési kötelezettségről, azonban egy feltételes tájékoztatási kötelezettséget már tartalmaz: abban az esetben, ha az eladó nem köteles szállítmánybiztosítási szerződést kötni, a vevő kérésére minden olyan rendelkezésére álló információt meg kell adnia, ami az említett szerződés megkötéséhez szükséges.

A szállítmánybiztosítási szerződésnél a szerződési szabadságot erősíti meg a Bécsi Vételi Egyezmény 32. Cikk (3) bekezdése: „Ha az eladó nem köteles szállítmánybiztosítást kötni, a vevő kérésére minden olyan rendelkezésre álló információt meg kell adnia, ami ahhoz szükséges, hogy a vevő e biztosítást megköthesse.”

Bizonyos sajátos áruféleségek esetén az áru tulajdonságai miatt az adott iparági szövetséges sajátos modellszerződéseket, kereskedelmi záradékokat *(trade clauses)* dolgoztak ki, különösen gabona, olaj, élő álla, fa szállítmánybiztosítására.

Speciális árufajtáknál kiegészítik a fenti fedezeteket, gyakran az adott áru kereskedelmi szövetségével együtt: nyersolaj, fagyasztott áru, természetes gumi, fa stb.[828]

---

[824] SÁNDOR TAMÁS, VÉKÁS LAJOS: *Nemzetközi adásvétel: A Bécsi Egyezmény kommentárja*. Budapest, 2005, HVG-ORAC, 189. p.
[825] LOOKOFSKY, JOSEPH: *Understanding the CISG*. 3rd (Worldwide) Edition. Copenhagen, 2008, DJØF Publishing, 99. p.
[826] CISG 32. §. (3) bek.
[827] 1987. évi 20. törvényerejű rendelet az Egyesült Nemzeteknek az áruk nemzetközi adásvételi szerződéseiről szóló, Bécsben, az 1980. évi április hó 11. napján kelt Egyezménye kihirdetéséről 32. Cikk (3) bek.
[828] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 241. p.

Fontos megemlíteni a szakma-spedicifikus iparági szövetségek standard modellszerződéseit, amelyek általában nem csupán az INCOTERMS, a CISG alkalmazását is kizárják, ilyen modellszerződéseket dolgozott ki pl. az Olajmag-forgalmazók Nemzetközi Szövetsége (*Federation of Oils, Seeds & Fats Association* - FOSFA), valamint a Gabona- és Takarmánykereskedők Nemzetközi Szövetsége (*Grain and Feed Trade Association* - GAFTA).[829]

A Gabona- és Takarmánykereskedők Nemzetközi Szövetségének biztosítási feltételei szerint az öngyulladás nem számít kizárt kockázatnak: „ellenkező kikötés hiányában ez a biztosítás fedezi az öngyulladásból, anyagok izzadásából, túlhevülésből származó károkat”.[830]

Vagyonbiztosítás a felelősségbiztosítás helyett: erre az UNIDROIT-nál is voltak tervek a közúti fuvarozást illetően, a feladó és a fuvarozó közös kockázatára *assurance unique*-ot javasoltak bevezetni.

A fentiek alapján látható tehát hogy a tengeri árutovábbításra vonatkozó nemzetközi egyezmények az egyezmény megszövegezésekor ügyeltek arra, hogy nagyszámú ország ratifikációja esetén léphessenek csak hatályba az egyezmények, másrészt pedig azzal is törődtek, hogy a támogató államok puszta darabszámán felül vizsgálják azok súlyát, tengeri fuvarozásban betöltött szerepét is.

IV.3.3.3. International Road Union (IRU) ajánlása

Az IRU útmutatója a biztosításokról[831] az javasolja a *General Conditions for International Carriage of Goods by Road* alkalmazását, különös tekintettel arra a klauzulára, hogy a feladó kötelezi a fuvarozót, hogy biztosítsa az árut, vélelmezett, hogy a feladó nem kötött biztosítást egyazon árukra[832].

Közúti fuvarozás esetében nincs kötelezően alkalmazandó fuvarlevél, de az *International Road Transport Union.* (I.R.U.) nyomtatvány széles körben elterjedt.[833]

---

[829] BÍRÓ GABRIELLA: A nemzetközi kereskedelmi szokványok jelentősége az INCOTERMS 2010 szabályainak tükrében. *Iustum Aequum Salutare*, 2013. 3. sz. 135. p.

[830] THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION (GAFTA): *Insurance Terms No. 72.* 7 szakasz https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2012/72.pdf (2016. június 1.).

[831] INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION: *IRU Guidelines for transport operators on insurance matters*. https://www.iru.org/sites/default/files/2017-01/iru-guidelines-transport-operators-insurance-en.pdf II. m) (2015. május 3.).

[832] INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION: *IRU General Conditions for the International Carriage of Goods by Road*. https://www.iru.org/sites/default/files/2017-01/general-condition-intl-carriage-en.pdf 5.2. (2015. május 4.).

[833] DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport.* London, 1995, Lloyd´s of London Press, 93. p.

IV.3.4. Szállítmánybiztosítás a multimodális fuvarozásban[834]

A háztól házig fuvarozás (*door-to-door transport*) a fuvarozás során a legteljesebb mértékben kitölti az ún. fizikai rést, mely az árutovábbítási szerződéseknél a szabályozandó életviszonyok egyik legfontosabb eleme. A földrajzi sajátosságok folytán gyakran több fuvarozási alágazatot is igénybe kell venni az küldemény térbeli mozgatása során, mely szinte szükségszerűen egy összetett szerződéses láncolatot feltételez.

A multimodális árufuvarozási szerződés a multimodális fővállalkozónak hívott fuvarozó olyan kötelezettségvállalását tartalmazza, miszerint az árufuvarozást legalább két különböző alágazat alkalmazásával fogja eljuttatni az árufelvétel helyétől a kiszolgáltatás helyéig.[835]

Ez a definíció az ENSZ Multimodális Egyezmény (1980 május 20., Genova) 1. §. (1) bek. átirata, előbbi a nemzetközi multimodális fuvarozással foglalkozik.[836]

A multimodális fuvarozás hálózatos *(network)* modelljét kaméleon rendszernek is nevezik, mivel a multimodális fővállalkozó *(multimodal transport operator* - MTO*)* állandóan megváltoztatja a színét, attól függően, hogy a szerződés szerint éppen milyen alágazatban tevékenykedik.[837]

Az egységes felelősségi rendszerben (2. multimodális modell) a szerzők egy része szerint az MTO komoly összegű felelősségbiztosítást kötnének, ami megmutatkoznak az árakban is.[838] Más szerzők szerint az árura kötött biztosításhoz képest a felelősségbiztosítás nem emelné meg lényegesen az árat.[839]

Világosan látni kell, hogy a multimodális fuvarozás és a konténerfuvarozás koncepciójának az alapelveket tekintve semmi közük egymáshoz. A multimodális fuvarozás egy jogi koncepció, a fent megadott definícióval. A konténerfuvarozás technikai koncepció.[840]

---

[834] Jelen fejezet jelentős mértékben támaszkodik a szerző *Insurance matters* c. előadására, melyet 2009. november 30. napján tartott Trierben az Európai Jogi Akadémia *First Annual Conference on European Transport Law 2009* konferenciáján.
[835] DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport.* London, 1995, Lloyd´s of London Press, 3. p.
[836] DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport.* London, 1995, Lloyd´s of London Press. 3. p.
[837] DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport.* London, 1995, Lloyd´s of London Press. 138. p.
[838] WÖHRN, R.: *Die Verantwortlichkeit des Beförderers/Operators im internationalen kombinierten Transport für Schäden durch verspätete Auslieferung der Güter.* Hamburg, 1980, Verlag Commercium, 84. p.
[839] DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport.* London, 1995, Lloyd´s of London Press, 145. p.
[840] DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport.* London, 1995, Lloyd´s of London Press, 4. p.

Mind a fuvarozási szerződés, mind pedig a hozzá kapcsolódó szállítmánybiztosítási szerződés szempontjából fontos, hogy az egyes modalitások szabályozása mind belföldön, mind pedig nemzetközi szinten különböző, ráadásul a nemzetközi fuvarjogi egyezmények kógensek. A fuvaroztató szempontjából egyszerűbb, ha egy fuvarozóval szerződik, függetlenül attól, hogy ez a szerződött fuvarozó igénybe vesz-e ún. tényleges fuvarozókat szerződéses kötelezettségei teljesítéséhez, hiszen ilyenkor csupán egyvalakivel kell tárgyalni a szerződés tartalmáról. Többpólusú szerződésről van szó, így a felek érdekállása eltérő. A fuvaroztató célja egyrészt az, hogy egységes szabályok vonatkozzanak az egész szerződésre, másrészt az, hogy ezen szabályok a fuvarozói szerződésszegés esetére a szóba jöhető alágazatok közül a legszigorúbb rezsim rendelkezéseit vegyék alapul, míg a fuvarozó az enyhébb felelősségi szabályok elfogadásában érdekelt.

A szerződési szabadság elve szerint a felek szerződésük tartalmát szabadon állapíthatják meg, így nincsen akadálya annak, hogy a felek a jogszabályok és nemzetközi egyezmények diszpozitív szabályaitól eltérő szerződéses rendelkezésekben állapodjanak meg.

A multimodális fuvarozási szerződésben célszerű előre rendelkezni arról az esetről, amikor a szerződésszegés (pl. árukár) bekövetkezésének pontos helye ismeretlen, s így az alkalmazandó nemzetközi egyezmény, vagy belföldi alágazati jogszabály nem megállapítható. Szintén fontos rendezni azt a kérdést, hogy az egyes fuvarozási szakaszok közötti köztes időszakban ki és milyen alapon felelős az áruért, valamint kiterjed-e erre a biztosítása fedezet. Amennyiben ugyanis az egyes fuvarozási tevékenységek nem közvetlenül követik egymást, hanem pl. beraktározzák[841] az árut, akkor főszabályként nem a fuvarozási, hanem a raktározási szerződés szabályait kell alkalmazni (megoldást jelenthet természetesen az ilyen átmeneti szakaszok fuvarozási tevékenységgel egységes kezelésére a szállítmányozási szerződés szabályainak alkalmazása, vagy ún. komplex logisztikai vállalkozási szerződés kötése).[842]

Hangsúlyozom, hogy az összetett árutovábbítás nem feltétlenül multimodális fuvarozás, hiszen ugyanazon árutovábbítási mód esetén másik fuvarozó igénybevétele már megvalósítja előbbit, míg utóbbihoz feltétlenül másik alágazat igénybevétele szükséges. A multimodális fuvarozás során foglalkozni kell mind a horizontális változattal *(transport superpose)*, azaz mikor a fuvareszközök egymást követik az árutovábbítási láncban, mind a vertikális változattal, mely az egymást hordozó fuvareszközök különböző variánsait jelenti: pl. *Ro-Ro* rendszer,

[841] A raktározási szerződésről a Kereskedelmi, Agrár- és Munkajogi Tanszéken készült egy normaszöveg-tervezet, melynek kidolgozásában Dr. Szalay Gyula vezetésével Dr. Szegedi András és a szerző vett rész. A tervezet letölthető a tanszéki honlapról: http://kamt.sze.hu/downloadmanager/download/nohtml/1/id/32873/m/4070.

[842] A kereskedelmi jogtól amúgy sem idegen az ún. önszabályozó szerződések alkalmazása, itt viszont az unimodális hazai és nemzetközi jogforrások szinte kikényszerítik ezt a szerződési gyakorlatot.

Rollende Landstrasse, csere-felépítményes fuvarozás, *LASH* hajózás (*Ligher Aboard Ship* – uszályok szállítása anyahajón), *piggyback* fuvarozás (tehergépkocsik vasúti platóskocsikon). A közúti fuvarozásban használt járműveket gyakran az árutovábbítás egy szakaszán vasúti kocsikon szállítják. Ezen fuvarozási módozatot TOFC-nek (*trailer-on-flatcar*, kamion a pőrekocsin) vagy *piggyback* fuvarozásnak hívják, bár az utóbbit gyakran alkalmazzák a COFC és TOFC együttes megjelölésére.

A szállítmánybiztosítás szorosan kötődik a fuvarozási szerződés szabályaihoz, azonban többféle módon is kapcsolódhat hozzá: jelenthet egyrészt a fuvareszközre, valamint a küldeményre vonatkozó vagyonbiztosítási szerződést, másrészt felelősségbiztosítási szerződést is azzal, hogy a vagyonbiztosítási szerződést mind a fuvarozó, mind pedig a fuvaroztató megkötheti, hiszen mindegyik rendelkezik a megkívánt biztosítási érdekkel.[843]

Az ún. *cargo* biztosítás két fajtája létezik a londoni piacon. Az első a rakománnyal kapcsolatos felelősségbiztosítás, ami a fuvarozót védi az áru megsemmisülése, vagy az áruban bekövetkezett kár miatti felelőssége esetén, valamint a rakomány valamely kockázatára kiterjedő biztosítás, amelyet a feladó vagy a címzett köt légi fuvarozásra átadott áruja megsemmisülése vagy sérülése ellen.[844]

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 helytállást.

A fuvarozó számára a szállítmánybiztosítási szerződés megkötése mind a hazai jogszabályok rendelkezése alapján, mind pedig a nemzetközi egyezmények esetében csak akkor kötelező, ha a fuvaroztató ezt külön kiköti.

A szállítmánybiztosítási szerződés alanyainak pozíciója, s így a velük kapcsolatos jogtudományi, bírósági gyakorlat jelentősen megváltozott az korábbi precedenseket összefoglaló angol MIA 1906 törvényben megfogalmazott állásponthoz képest.

A fenti jogszabály kodifikálásának idejében a korabeli technikai fejlettségi fok és lehetőségek tükrében megdönthetetlen vélelemként kezelték azt a feltevést, miszerint a

[843] A biztosítási érdek fogalma, ideális szabályozása és szükségessége körül különösen az utóbbi időszakban komoly viták folynak a jogirodalomban. Noha a szerzők többsége elismeri, hogy a biztosítási érdek előírása az ún. erkölcsi kockázat csökkentésének kiváló eszköze, azonban a szabályozási verseny rugalmasabb előírásokhoz vezetett több szokványban is, melyre szemléletes példa a jelen dolgozatban is ismertetett belga kötvény.

[844] A szállítmánybiztosítási kötvények általában *all risks* záradéknak hívják a klauzulák közül azt, ami a többihez képest a legszélesebb esetkörre nyújt biztosítási fedezetet. Hangsúlyozni kívánom azonban, hogy a jogi műnyelvben a fenti kifejezés nem egyezik meg a köznyelvi (minden kockázatra kiterjedő) jelentésével, azaz még ezen módozat alkalmazása esetén is jó pár kockázatra csak pótdíj fejében terjeszthető ki a biztosítási szerződés hatálya.

biztosított szinte információs monopóliummal rendelkezik a biztosítás közvetett tárgyát képező hajó és rakomány tekintetében. A fentiek alapján úgy vélték, hogy a biztosító kizárólag azokra az információkra támaszkodhat, amelyeket a biztosított, vagy annak képviselője a biztosítóval a szerződés megkötésekor, annak módosításakor, a kár bejelentésekor hitelt érdemlő módon közölt, ezen közlési kötelezettség elmulasztásához pedig igen súlyos jogkövetkezmény kapcsolódott.[845]

A felek együttműködési kötelezettségének szabályozása is különösen fontos, többek között ennek szigorúsága folytán csökken az angol általános szerződési feltételek alkalmazása, valamint az angol joghatóság kikötésének gyakorisága. Amikor egy lényeges információ közlésének kérdése merül fel, a jog úgy tűnik, túlzottan kedvez a biztosítóknak, és azok az alapelvek kötelező ereje, melyekre ezen szabályok épültek, kétséges. Úgy tűnik, a jog történelmileg magasabb szintre lépett annál a premisszánál, hogy a biztosítók semmiről nem tudnak, míg a biztosítottak minden információval rendelkeznek a biztosítani szándékozott kockázatról. Bármennyire is igaz lehetett is ez az előfeltevés a korábbi időben, ma már aligha mutatja pontosan a jelenlegi biztosítási piac valós állását. A piac növekvő professzionalizmusa miatt az információs szakadék a biztosítók és biztosítottak lényegesen csökkent, a biztosítók, amikor felbecsülik az elvállalandó kockázatot, jobb pozícióban vannak, hogy lépéseket tegyenek érdekeik védelmében. Amennyiben a jog a tájékoztatási kötelezettség nehéz terhét továbbra is a biztosítottra helyezi, az mind igazságtalan, mind pedig kereskedelmi szempontból életszerűtlen.

Noha a biztosítási ágazatok részletező csoportosítása folytán a vonatkozó jogszabályi felsorolás több pontja is a szállítmánybiztosítás fogalma alá vonható, a rakományra vonatkozó rendelkezés kifejezetten úgy szól, hogy a fuvarozás módja indifferens, azaz elmondható, hogy a közösségi jog egyes elemei már a multimodalitás jegyében fogantak meg.

A nemzetközi kereskedelem fejlődésével és a konténerhasználat elterjedésével a tengeri fuvarozás a multimodális fuvarozás csupán egyik pillérét képezi. A modern fuvarozási szerződéseket gyakran háztól házig alapon kötik meg, ami nemcsak a különböző fuvarozási alágazatok alkalmazásával, hanem különböző fuvarozók sorozatával is együtt jár. Ezen szerződések több az alábbi formákat ölthetik fel:

[845] Az angolszász biztosítási jogban az ún. *promissory / implicit warranty* megsértése automatikusan megszünteti a biztosító teljesítési kötelezettségét. A tengerképesség szavatolásánál mindez megkérdőjelezhetetlen, de a szigorú (legtöbb kontinentális jogász szerint túlzott) szabály arra az esetre is érvényes, ha az semmilyen ok-okozati összefüggésben a biztosítási esemény bekövetkezésével.

1. Szegmentált árutovábbítás esetén minden szerződés önálló lesz, és az adott releváns alágazati feltételek és egyezmények hatálya alá fog tartozni. Ezen körülmények között az átrakodás kockázatát szokásosan az árutulajdonosra telepítik.
2. Hálózati rendszer: a fuvaroztató egy fővállalkozóval szerződik, aki az egyes szakaszokra külön-külön szerződik a tényleges fuvarozókkal. Ebben az esetben minden fuvarozó csak a saját útszakaszért felelős és a szerződések csak a saját releváns alágazati feltételek és egyezmények hatálya alá tartoznak. Ismételten, az átrakodás kockázatát az árutulajdonos lenne köteles viselni.
3. Módosított hálózati rendszer: e megállapodás lényege az, hogy az árutulajdonos nem kerül szerződéses kapcsolatba az önálló „tényleges fuvarozókkal", jogai és kötelezettségei pedig kizárólag a kombinált fuvarozási szerződésen fognak alapulni, azonban újdonság a hálózati rendszerhez képes, hogy a fuvarozó a rakodás során bekövetkezett károkért a felelősség speciális, általában vétkességi szabályok alapján.
4. Egységes szabályozás: az árufelvételtől a kiszolgáltatásig azonos felelősségi rezsim az irányadó.

Az egységes multimodális rezsimre vonatkozó kísérletek messze nem vezettek eredményre, de a szakadékot részben kitöltötte a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC) Kombinált fuvarozási okmányra vonatkozó egységes szabályozása: *ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document (1975),* amit a felek inkorporálhatnak egyedi szerződéseikbe. Az azonos rezsimet előíró nemzetközi egyezmény hiányában a ICC szabályainak módosított verziói megjelentek hagyományos fuvarlevelek egyes változataiban.

Az „egységes" szabályozás hívei amellett érvelnek, hogy az egységes felelősségi szabályozási rezsim a szerződést az árufelvételtől a kiszolgáltatási szabályozná. Az alternatív „hálózat" megoldás támogatói sokkal gyakorlatiasabb megközelítéssel azt szorgalmazzák, hogy ahol lehetséges, ott a fuvarozó felelősségére arra az alágazatra vonatkozó megfelelő egyezmény és nemzeti jog vonatkozzon, ahol az adott árukár bekövetkezett. Míg az előbbi kétségtelenül a racionálisabb megoltás, a „hálózat" megközelítés elkerül mindennemű potenciális kollíziót a létező kötelező nemzetközi alágazati egyezményekkel.

Számos modern fuvarozási okiratot olyanformán szerkesztettek, hogy egyaránt alkalmazható kombinált fuvarozásra, valamint háztól házig fuvarozásra, tartalmazva a megfelelő szabályokat[846] minden eshetőségre.[847]

Az ICC szabályok és számos fuvarlevél azon alapszik, hogy egységességet igyekszik elérni azáltal, hogy a fuvarozó felelősségére azon szabályokat kell alkalmazni, mintha az árukár bekövetkezésének helye nem volna azonosítható.

A fuvarozási szerződések kivétel nélkül tartalmaznak olyan záradékot, mely korlátozza a fuvarozó felelősségét, noha az egyezmények, amennyiben kötelezőek, meghatároznak egy minimális szintet. A nemzetközi egyezmények egymástól jelentősen eltérő minimum-limitet meghatározó szabályai újfent példázzák a károkozás helye pontos megállapításának fontosságát a fuvarozói felelősség szempontjából, hiszen a légi fuvarozásban alkalmazott 17 SDR/kg-tól a Hágai Egyezményben alkalmazott 2 SDR/kg-ig terjed a lista.

Az egységesítés érdekében az ICC szabályok 300 Poincaré frank (durván 2 SDR-rel egyenlő) összegben határozzák meg a minimális kártérítési limitet, vagy még pontosabban 2 vagy 2,5 USD/kg-ban.

Az árutulajdonos problémája ebben a helyzetben az, hogy lehetetlen előre megjósolni a fuvarozás kezdete előtt, hogy mely limit lesz az irányadó árukár bekövetkezése esetében. Minden a károkozás helyén fog múlni, illetve azon, hogy ezen alágazat egyáltalán megállapítható-e. Csupán utóbbi esetben, illetve akkor, ha semmilyen nemzetközi egyezmény sem alkalmazható, támaszkodhatnak a felek a fuvarozási szerződésben előírt egységes limitre.[848]

A multimodális fuvarozás szinte természeténél fogva nemzetközi témakör. Szinte, mivel a nagy országokban, mint pl. az Egyesült Államokban lévő hatalmas távolságot lehetővé teszik a belföldi multimodális fuvarozás megszervezését, amely mind elméletben, mind gyakorlatban a fuvarozási kombinációk összes lehetséges módját alkalmazza.

Ez a definíció az ENSZ Multimodális Egyezmény (1980 május 20. Genova) 1. §. (1) bek. átirata, előbbi a nemzetközi multimodális fuvarozással foglalkozik. A fent megfogalmazott definíció lényege abban a tényben áll, hogy a fuvarozó az egész fuvarozásért felelősséget vállal, onnantól kezdve, hogy az árut a feladótól átvette, egészen addig a pillanatig, amíg ki nem

[846] WILSON, JOHN F.: *Carriage of Goods by Sea Sixth Edition*. London, 2008, Pearson Longman, 246. p.
[847] Pl. Maersk Line, Conline, ACL fuvarlevél.
[848] WILSON, JOHN F.: *Carriage of Goods by Sea*. 6th Edition. Harlow, 2008, Pearson Longman, 249. p.

szolgáltatta a címzettnek, akkor is, ha a fuvarozó ténylegesen a fuvarozásnak csupán egy szakaszát teljesítette közvetlenül saját maga, vagy akár egyet sem. Az ilyen fuvarozás a fuvarlevelek, illetve más fuvarozási dokumentumok jelentős egyszerűsödéséhez vezet. Általában egy fuvarozási dokumentumot állítanak ki az egész folyamat során.

Az ENSZ Multimodális Egyezmény VI. Rész kiegészítő rendelkezések 28. cikk (1) bek. értelmében semmis az a rendelkezés, miszerint a biztosító szolgáltatását a biztosított áruk vonatkozásában az MTO kapja meg.

A háztól-házig fuvarozás számos útvonalat, műveletet, szerződő felet tartalmazhat: szárazföldi, tengeri, légi modalitás, raktározás, árukezelés, import- és exportdokumentációk kezelése.[849]

A közúti árufuvarozásban incs kötelezően alkalmazandó fuvarlevél, de a Nemzetközi Közúti Fuvarozók Egyesülete *(International Road Transport Union - IRU)* nyomtatvány széles körben elterjedt. A CMR 2. Cikke foglalkozik a multimodális fuvarozással, nevezetesen azt az esetet szabályozza, amikor a közúti alágazatot alkalmazzák közösen egy másik alágazattal: amennyiben az árut nem rakodják ki a fuvareszközről, akkor a CMR egyezmény alkalmazandó a fuvarozásra a későbbiekben is, azaz egységes felelősségi rendszert valósít meg a CMR.

A CMR multimodális szabálya nem alkalmazandó három kumulatív feltétel fennállása esetén[850], ezt az alkivételt számos bírálat érte a jogirodalomban. Ahhoz, hogy a kumulatív feltételeket értelmezni lehessen, egy ún. „hipotetikus szerződést" kell vizsgálni, ami a feladó és a fuvarozó között jött volna létre egy másik fuvarázási alágazat vonatkozásában.

A vasúti fuvarozásban a COTIF-CIM is tartalmaz multimodális rendelkezést: amennyiben a fuvarozást nem csak vasúton végzik, hanem ez kiegészülhet közúti, tengeri vagy belvízi fuvarozással, amennyiben ezeket az útvonalakat nyilvántartja a Központi Iroda (*Central Office*). Ez a multimodális rendelkezés akkor is érvényesül, amennyiben kirakodják a vasúti kocsikat. A vasúti-tengeri kombinációban (az ún. *fer-met* fuvarozásban) az egyezmény sajátos rendelkezéseket alkalmaz, melyeket a Hágai-Visby Szabályokból kölcsönöztek[851].

Amennyiben a vasúti fuvarozásban konténereket vagy csereszekrényeket (*swap-bodies*) szállítanak, akkor a vasúti fuvarozásban gyakran az erre szakosodott szervezetek általános szerződési feltételeit alkalmazzák, mint pl. az Intercontainer vagy Interfrigo.Világosan látni kell, hogy a multimodális fuvarozás és a konténerfuvarozás koncepciójának az alapelveket

[849] DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport.* London, 1995, Lloyd´s of London Press, 6. p.
[850] CMR 9. Cikk, 1. §.
[851] COTIF-CIM 48. cikk, 1. §.

tekintve semmi közük egymáshoz. A multimodális fuvarozás egy jogi koncepció, a fent megadott definícióval. A konténerfuvarozás technikai koncepció, s nem jogi fogalom, bár kétségtelen tény, hogy megjelenése és elterjedése a jogi szabályozás fejlődésére nézve is inspiráló volt. Míg a konténerek elterjedése előtt mind a tengeri, mind pedig a belvízi fuvarozásban mind a fuvaroztatók, mind pedig a biztosítók elvárása az volt, hogy a küldeményt a hajó gyomrában, a zárt raktérben helyezzék el, addig ez a helyzet gyökeresen megváltozott az egységrakomány-képzés eme új módszerének elterjedésével. A standardizált külső és belső méretű, teherbírású konténerek elterjedésének egyik jelentős előnye a csereszabatosság, melyből a fuvarozók mindenképpen profitálnak az alkalmazott fuvareszközök homogén vagy heterogén mivoltától függetlenül, másik jelentős előnye pedig masszív szerkezetének köszönhetően időjárási elemekkel szembeni kiváló ellenálló-képesség.

A vasúti fuvarozást illetőn a közúti árufuvarozással kompatibilis felépítményi struktúra alapvetően megfelelő a konténerfuvarozásra is. Ezen fuvarozást COFC-nek (*container-on-flatcar*, konténer a pőrekocsin) hívják.

A kombinált fuvarozásban a fővállalkozó gyakran teljesítési segédekkel szerződik az egyes alágazati szakaszok teljesítése érdekében. Ezen esetben nincsen szerződéses kapcsolat az árutulajdonos és a tényleges fuvarozó között, utóbbit a fővállalkozóval kötött szerződés egy adott alágazati fuvarfeladat elvégzésére a releváns alágazati egyezmény alapján. Ennek eredményeként semmi sem akadályozhatja meg az árutulajdonost, hogy hanyagság miatt perelje a tényleges fuvarozót, megkerülve utóbbi szerződött fuvarozóval kötött szerződésében szereplő bármilyen felelősség-korlátozó klauzulát.

Ez a joghézag természetesen kitölthető az óceáni hajóraklevélben hasonló szituációkra alkalmazott hagyományos megoldással. Egyfelől a Himalája klauzula beiktatása a hajóraklevélbe azt a célt szolgálja, hogy a teljesítési segédek, ügynökök és független szerződők ugyanazt a védelmet élvezzék, mint a szerződött fuvarozó a fuvarozási szerződés rendelkezései alapján. Hasonló megoldásra lehet jutni a kölcsönös kártérítéssel. Ez a klauzula arra a teóriára épül, hogy mivel az A és B közötti szerződéses kapcsolat egyetlen előírása sem szabályozhatja X magatartását, aki nem alanya a szerződésnek, lehetséges követelni B-től, hogy következésképpen olyan szerződést kössön X-szel, hogy használja fel lehetőségét X magatartásának alakítására az előírt módon, vagy fizesse ki A számára mindazon kárt, amit ezen kötelezettsége elmulasztásával okozott. Így egy idő- vagy útvonalbérleti szerződésben kiköthetí a fuvarozó, hogy az összes hajóraklevél tartalmazzon olyan rendelkezést, miszerint az értékpapír birtokosai árukár esetén kizárólag a fuvarozót perelhetik, azzal a feltétellel, hogy a fuvarozó főszabályként kártérítést követelhet a hajótulajdonostól.

A *FIATA Multimodal Bill of Lading*-en (FBL) fel kell tüntetni, hogy az árura kötöttek-e szállítmánybiztosítást, vagy sem, amennyiben igen, úgy biztosítási kötvényt csatolni kell.

A FBL nyomtatvány 13.5 pontja szerint a kereskedő szavatolja az áru tartalmával, súlyával, méretével, biztosításával kapcsolatos nyilatkozatokat, de ezeket a szállítmányozó ellenőrizheti.[852]

Az élő jogon alapuló multimodális szabályozást javaslok, amely természetesen szükség esetén modalitás-specifikus szabályokat is tartalmazhat, hiszen ezen szabályozási mód képezi le a szabályozandó életviszonyok összetettségét és egymáshoz tartozását.

A multimodális szabályozás átveheti az INCOTERMS szokványok adekvát részeit, különösen a CIF paritást (költség, biztosítás és fuvardíj), ami ugyan szintén modelltörvény,[853] de ez az alapja az Egyesült Államok kereskedelmi törvénye 2-230. - 2-232. szakaszainak.[854]

IV.4. Magyar jog

A biztosítási érdek jelenleg csupán vagyonbiztosításra vonatkozó szabálya az új Ptk.-ban főszabállyá[855] vált, azonban csupán a kárbiztosítási és csoportos összegbiztosítási szerződéseknél jelent ennek hiánya semmisségi okot, az egyéni összegbiztosítási szerződés esetében a szabály *ius imperfecta* ugyan, de egyéb jogtechnikai megoldásokkal a jogalkotó körülbástyázta a biztosított érdekeit. Összegbiztosítási szerződést érvényesen ugyanis csupán a biztosított írásbeli hozzájárulásával köthet a biztosítottól eltérő személy.

Vagyonbiztosítási szerződést csak a vagyontárgy megóvásában érdekelt, azaz biztosítási érdekkel rendelkező személy köthet szerződőként, de megengedett, hogy biztosítási érdekkel csupán a biztosított rendelkezzen. Hazánkban sem csupán a tulajdonosi pozíció, hanem minden törvényes érdek létrehozza a fenti státuszt.

Unikális megoldás, hogy a biztosított írásbeli hozzájárulásának hiányában a részleges érvénytelenség szabályát kell alkalmazni oly módon, hogy kizárólag a kedvezményezett kijelölését tartalmazó rész semmis, a javaslat értelmében az eredeti kedvezményezett helyébe a biztosított, illetve örököse lép. A javaslat meglehetősen gyakorlatias, és az esetek többségében megfelelő védelmet nyújt a biztosítottnak amellett, hogy rugalmas, azaz automatikusan

[852] Standard Condtitions (1992) FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING.
[853] Lásd BRADGATE, R. - White, F.: *Commercial Law*. Oxford, 2008, Oxford University Press, 239. p.
[854] KUBASEK, NANCY K. et al.: *Dynamic Business Law*. New York, 2008, McGraw-Hill/Irwin, 578. p.
[855] 6:440. §.

orvosolja a szerződésben rejlő hibát. A szabályozás azonban kétségtelenül kompromisszumos, azaz a rugalmasság érdekében lemond a biztosított polgári jogi védelmének még magasabb szintjéről: nevezetesen amennyiben a törvényes, vagy végrendeleti örökös kioltja az életbiztosítási szerződés biztosítottjának életét, akkor alapvetően a büntetőjog tud csak közbelépni, ugyanakkor ennek eredménytelensége esetén a polgári jog a maga eszközeivel nem nyújt védelmet.

A vagyontárgy megóvásához szükséges érdeket megalapozza a kárveszélyviselési kötelezettség[856], pl. részletvételhez kapcsolódó tulajdonjog-fenntartás esetén a vevő viseli a kárveszélyt.[857]

TAKÁTS PÉTER szerint „A bírói gyakorlatra vár annak tisztázása, hogy a biztosítási érdeket megalapozó jogviszonynak valósnak és érvényesnek kell-e lennie, vagy a jóhiszeműen vélt, de a valóságban fenn nem álló biztosítási érdek is eredményezhet-e érvényes biztosítási szerződést."[858]

A szerződés előkészítésének szakasza kiemelkedő jelentőségű: kifejezetten összetett és jelentős feltételekhez kötik a biztosítók a szerződés megkötését, mely részben az igényfelméréshez kapcsolódik, másrészt a biztosíthatóság megállapítását szolgálja. Fokozott tájékoztatási kötelezettség kapcsolódik a biztosítási ajánlat szabályszerű megkötéséhez, hiszen az ajánlat űrlap kitöltésén túl számos kockázatfeltáró jognyilatkozatot kell tenni, iratokat és dokumentációt csatolni, adott esetben előzetes biztosítói szakértői vizsgálatot eltűrni.

A biztosított a biztosító szerződéskötésről szóló megalapozott döntésének elősegítése, valamint a pontos kockázatfelmérés, kalkuláció érdekében köteles mindes szükséges tényt és adatok közölni a biztosítóval, különös tekintettel pl. a robbanás- ill. tűzveszélyes árukkal együtt történő fuvarozásra.[859]

Szállítmánybiztosítási szerződés esetén tipikusan a biztosítás útvonala és / vagy ideje, a fuvareszköz megnevezése, az áru neme, a csomagolás módja, az árudarabok (*colli*) száma, súlya vagy térfogata, a biztosítási összeg és kockázat minősül minimális tartalmi elemnek.

---

[856] BH 319/2005.

[857] ZAVODNYIK JÓZSEF: A biztosítási szerződés. In Osztovits András szerk.: *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. tv. és a kapcsolódó jogszbabályok nagykommentárja*. Budapest, 2014, Opten, 2014. 1119. p.

[858] TAKÁTS PÉTER: A biztosítási szerződések. In Wellmann György szerk.: *Az új Ptk. magyarázata.* Budapest, 2013, HVG-ORAC V/VI. kötet 377. p.

[859] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 188. p.

A szállítmányozónak képesnek kell lennie mind a leginkább megfelelő szállítmánybiztosítási módozat kiválasztására, szükség esetén megkötésére.[860]

A hazai jogban is minden olyan lényeges körülményt köteles a biztosított a biztosító tudomására hozni, amelyet ismert vagy ismernie kellett.[861]

A szerződéselőkészítő tárgyalás során a biztosítót tájékoztatási kötelezettség terheli a fedezetbe vállalni kívánt kockázatokkal, az egyes szerződéses klauzulákkal kapcsolatban.[862]

Az általános szerződési feltételek definíciójából következik, hogy azok kialakításában a másik szerződő fél nem vesz részt, ugyanakkor elképzelhető, hogy a biztosító túlzottan szigorú feltételeket állít. Az életviszonyok, ebből következően a jogviszonyok változatossága folytán taxatív felsorolást adni fogalmilag kizárt, azonban ilyen elvi jelentőségű kérdésnél megfontolandónak tartom néhány – fajsúlyos, illetve a gyakorlatban vitatott megítélésű – magatartás exemplifikatív jogszabályi nevesítését.

Bizonyos engedélyek, szakmai képzettséget igazoló bizonyítványok hiányát a biztosítók szívesen vonják a súlyos gondatlanság[863] fogalma alá, ugyanakkor dogmatikailag – a jelenleg hatályos szabályok szerint legalábbis – ezen megoldásuk erősen kifogásolható.[864]

Nem arról van szó, hogy pártolni kellene a szakképesítés, engedély nélküli tevékenységeket, hanem arról, hogy az említett okiratok hiányában is rendelkezhet valaki a szakmájához szükséges ismeretekkel. Amikor egy ilyen (végzettség nélküli, de szakmáját kifogástalanul ismerő) személy kárt okoz, akkor a károkozással semmilyen ok-okozati összefüggésben nincs a végzettség hiánya, ugyanakkor a végzettség meg nem szerzése, mint mulasztás (legalábbis az ehhez jogkövetkezményt fűző közigazgatási, szabálysértési, büntetőjogi szabályok szerint) nem csak hanyag gondatlanságnak, hanem egyenes szándéknak is minősülhet az adott személy tudattartalmától függően: nevezetesen tudott-e arról, hogy az adott tevékenység végzésének milyen alanyi feltételei vannak.

Azzal állunk szemben, hogy egy bizonyos jogellenes magatartást kívánnak a biztosítók megdönthetetlen vélelemként elfogadtatni akként, hogy ha az esetek jelentős részében a

---

[860] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás.* Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 49. p.

[861] TATTAY LEVENTE: Culpa in contrahendo a magánnjogi szerződésekben és az elektronikus kereskedelemben. In Tattay Levente, Pogácsás Anett, Molnár Sarolta szerk.: *Pro Vita et Scientia. Ünnepi kötet Jobbágyi Gábor 65. születésnapja alkalmából*. Budapest, 2012, Szent István Társulat, 304. p.

[862] BARTA JUDIT: *A biztosító tájékoztatási kötelezettsége a szerződéskötés folyamatában, különös tekintettel az EU vonatkozó irányelveire*. In Miskolczi Bodnár Péter szerk.: Az uniós csatlakozás hatása a letelepedés és a szolgáltatások szabad áramlása körében. Miskolc, 2005, Novotni Kiadó, 29-30. p.

[863] SÓLYOM LÁSZLÓ: A súlyos gondatlanság a biztosítási szerződésekben. *Állam- és Jogtudomány*. 1972. 2. sz. 330. p.

[864] A jelenlegi megoldás kritikájára: NOVOTNI ZOLTÁN: *A biztosítási szerződések joga*. Budapest, 1993, ELTE Jogi Továbbképző Intézet, 122-123. p.

végzettség hiánya egyet jelent a szakmai ismeretek jelentős hiányával, és ebből gyakran kára származik harmadik személy(ek)nek, akkor ne kelljen vizsgálni, hogy a konkrét esetben volt-e tényleges ok-okozati összefüggés a károkozás és a végzettség hiánya között, sőt adott esetben ez egyenesen fikciónak is minősül, amikor bizonyítást nyer, hogy a károkozó a szakma minden csínját-bínját ismeri.

A biztosítók érdeke elfogadható, de ehhez a praktikus igényhez hozzá kellene igazítani a jogi szabályozást is. Megítélésem szerint de lege ferenda ki kellene mondani a Ptk.-ban, hogy a külön jogszabályban foglalt alanyi feltételek (szakmai képesítés, végzettség) szándékos, vagy súlyosan gondatlan megszegésének biztosítási szerződésben, vagy biztosítási szabályzatban meghatározott eseteire is kiterjed a biztosító visszkereseti joga. Ezekben az esetekben ugyanis a jogellenesség, a szándékosság vagy súlyos gondatlanság, valamint az ok-okozati összefüggés is fennáll, azonban mindez nem a konkrét káreseménnyel, hanem a külön jogszabályban meghatározott engedéllyel kapcsolatos.

Amennyiben a szerződő (biztosított) érdekeltsége megszűnik (pl. a vagyontárgy feletti tulajdonjogát másra átruházta), akkor mindez azzal a következménnyel jár, hogy a maga a biztosítási szerződés is megszűnik.

A biztosítási összeg (a biztosító szolgáltatásának maximuma) és a vagyontárgy értéke közötti kapcsolat háromféle lehet:

- a kettő megegyezik: jogilag aggálytalan,
- a vagyontárgy értékénél kisebb a biztosítási összeg: ezt hívjuk alulbiztosításnak, ekkor mind a biztosítási díj, mind a biztosító szolgáltatása arányosan csökken, a biztosítással nem fedezet kárt (amennyiben más módon, pl. a károkozó felelősségbiztosításából nem térül meg) a tulajdonos viseli, vagy
- amennyiben a vagyontárgy értékénél nagyobb a biztosítási összeg: ez az ún. túlbiztosítás, mely megállapodás a vagyontárgy értékét meghaladó részében részlegesen semmis a káronszerzés tilalmából fakadóan, azaz a biztosítás során nyerészkedésre nincsen törvényes lehetőség.

A vagyontárgy értékénél nem csupán a tényleges forgalmi érték az irányadó, három irányban is lehetőség van az eltérésre:

- várható érték,
- helyreállítási érték,

- új állapotban való beszerzés érték.

NOVOTNI ZOLTÁN az értékek évenkénti konkretizálása helyett az előszerződési és keretszerződési modell felállítását javasolta.[865]

A biztosítási jogban a biztosítási érték évenkénti megállapítását, korrekcióját hívják indexálásnak.

Fontos megjegyezni, hogy az ún. előszereteti érték (*pretium affectionis*) mindig figyelmen kívül marad, függetlenül attól, hogy a károsultat milyen érzelmi, emocionális szálak fűzték az adott vagyontárgyhoz (nemzedékek óta apáról-fiúra szálló örökség, különleges ajándék etc.), a vagyoni forgalom joga erre nem lehet tekintettel. Amennyiben a biztosítási díjat csak részben fizették meg, úgy a szerződés időbeli hatálya a törvény erejénél fogva arányosan lecsökken.

Az együttműködési kötelezettség klasszikus polgári jogi alapelv, amely a tájékoztatási kötelezettséggel összefüggésben az egész biztosítási jogi jogviszonyt áthatja, a szerződés megkötésétől kezdve egészen annak megszüntetéséig. Álláspontom szerint ezen alapelv legjelentősebb megnyilvánulási formája a kárrendezés, ahol az igény bejelentése után a biztosított számos viszonylatban tűrésre és nemtevésre kötelezett.

Amennyiben a vagyonbiztosítási szerződés hosszabb időre szól, a biztosító az ügyfél hosszú távú kötelezettségvállalását díjkedvezménnyel, ún. **tartamengedménnyel** honorálhatja, mely azonban a szerződés felmondásakor, valamint a díj nem fizetése miatti megszűnés esetén a biztosítónak visszajár.

A kár kifizetése esetén a biztosított károkozóval szembeni jogai a törvény erejénél fogva (törvényi engedményként) átszállnak a biztosítóra, kivéve, ha a károkozó a biztosított – vele közös háztartásban élő – hozzátartozója. Látható, hogy a fenti szabály egyszerre veszi figyelembe a károsult érdekét (a kár mielőbbi megtérítése), valamint a felelősségi szempontokat, miközben családi békére is tekintettel van. A szabályozás indokaként szolgáló megdönthetetlen vélelem az, hogy a biztosító nagyobb teherviselő képességgel rendelkezik, mint a károsult.

---

[865] NOVOTNI ZOLTÁN: *Népgazdasági igények és a biztosítás jogi szabályozása*. Budapest, 1983, MTA Társadalomkutatás, 182. p.

A biztosító mentesülésének igen szigorú feltételei vannak, kizárólag a releváns személyek jogellenes és ezen felül szándékos, vagy súlyosan gondatlan magatartása adhat erre alapot. A biztosított, a szerződő fél, valamint velük közös háztartásban élő hozzátartozójuk mindig releváns személynek minősül, azonban a biztosítási szabályzat a fenti kört kiterjesztheti a biztosított azon alkalmazottjára, megbízottjára, tagjára és szervére, aki vezető, vagy a biztosított vagyontárgy kezelésével együtt járó „munkakört" tölt be. A biztosító mentesülését nem szabad összekeverni a kizárt kockázatokkal, ugyanis míg utóbbiak a biztosítási szerződés rendelkezései alapján eleve nem minősültek biztosítási eseménynek, addig mentesülés esetén egy elvileg biztosítási eseménynek minősülő jogi tény bekövetkezése esetén valamilyen speciális körülmény folytán a biztosító szabadul a kötelemből.

A biztosítási jog sajátos annyiban is, hogy a klasszikus magánjogi szabályoktól eltérően jelentőséget tulajdonít szerződő (biztosított) magatartásának gondatlansági fokának, nevezetesen a megkülönbözteti a súlyosan és enyhén gondatlan magatartásokat.
A biztosított vagyontárgy megkerülése esetén a biztosított választhat a kártalanítási összeg és a megkerült vagyontárgy között, amennyiben választása az utóbbira esik, értelemszerűen a káronszerzés tilalmából fakadóan a kártalanítási összeget vissza kell fizetni.

Az ún. fedezetfeltöltés szabálya miatt ha szerződő fél az éves díjat nem egészíti ki (nem tölti fel), úgy a kifizetett károsszeggel csökken az adott évre teljesíthető biztosítási összeg.

A biztosított speciális kötelezettsége vagyonbiztosítási szerződés alapján a kár megelőzése és enyhítése. A kárenyhítés kötelezettsége közvetlenül a törvényből folyik, melynek indokolt költségei mindenképpen a biztosítót terhelik, még akkor is, ha a kárenyhítés nem vezetett eredményre, a károsult tehát pl. nem nézheti végig ölbe tett kézzel, ahogy leég raktára, kikötője, hajója.

Megjegyzendő, hogy a biztosított kárenyhítési kötelezettsége a tőle telhető enyhítésre vonatkozik, tehát a magánjogban szokatlan módon nem a klasszikus adott helyzetben általában elvárhatóság a zsinórmérték.

A biztosító elemi érdeke, hogy a kárigények valóságtartalmáról hitelt érdemlő módon meggyőződhessen, ebből következően a szabályzatban meghatározott határidőn belül a biztosított a vagyontárgy állapotán csak a kárenyhítéshez szükséges mértékben változtathat a biztosítási esemény bekövetkezése után, ezt hívjuk állapotmegőrzési kötelezettségnek. Amennyiben ezen kötelezettség megszegéséből fakadóan a biztosító fizetési kötelezettségének elbírálása szempontjából jelentős körülmények felderítése nem lehetséges, úgy a biztosító nem köteles teljesíteni.

Ha a fuvarozó indokolatlanul a szerződésben vállalttól másik fuvarozási módot választ, a biztosító szabadul a kötelemből, ha pedig a biztosított megfelelő indok nélkül késlelteti az áru továbbítását, a késedelem ideje alatt a biztosító szolgáltatási kötelezettsége szünetelt.[866]

Kereskedelmi szokások-e az általános szerződési feltételek? „Ahhoz azonban, hogy bizonyos ügyleti feltételeket ide lehessen sorolni, arra is szükség van, hogy azok létezéséről és lényeges tartalmáról legalábbis az adott üzletágban tevékenykedő személyek tudomással bírjanak."[867]

Fontos a küldemények gondos jegyzőkönyvezése, mely alkalmas a kár pontos leírására, valamint a valószínű ok megállapítására. MILLAVÁRI JÓZSEF példájával élve „a ládák sérültek" megjegyzés túlzottan általános, a kárszakértésre, biztosítási kárrendezésre nem alkalmas, mivel csupán a csomagolás, és nem maga az áruküldemény sérülését igazolja.[868]

Ennek megfelelően tilos a kár megfelelő dokumentálásának mellőzősével a károsodott vagyontárgyakat a biztosítói kárszemlét megelőzően megjavíttatni. A felek együttműködési kötelezettsége alapján a biztosító köteles nyilatkozni arról, hogy kárszemlére igény tart-e, vagy a javítást ennek hiányában is engedélyezi.

A szállítmánybiztosítás a visszkereseti jog biztosítóra engedményezésével, valamint a gyors biztosítói kárrendezéssel és kárkifizetéssel gondoskodik arról, hogy a kereskedelmi forgalomban a lehető legkevesebb fennakadás, késedem keletkezzzen, és a káresetek miatt a lehető legkevesebbb tőkét kelljen lekötniük a kereskedőknek.[869]

A súlyos gondatlanság fontos szerepet tölt be hazai biztosítási jogban, ugyanakkor fontos megjegyezni, ha ezen részletes kategorizálás komoly római jogi előképekkel rendelkezett, melyhez, jogtudós, bíró bátran támpontnak tekinthet: „A dolus-fogalom ugyanis szűk volt arra, hogy befogadja mindazt a szerződési hűségellenes, hibás magatartást, amelyet a jogérzet és a forgalom szükséglete felrótt annak az adósnak a terhére is, akit a régebbi jog csak dolus-ért tett felelőssé. A culpa lata-fokozat bevezetése arra szolgált, hogy az ilyen adósnak felelősségi körét kiterjesszék arra a hibás magatartásra, amelyet a forgalmi felfogás minden embernek felró, azokra az esetekre, amelyekben szándékosság ugyan nincs, de az átlagembertől

[866] STIASSNY JÓZSEF: *Jogi és gazdasági kézikönyv*. Budapest, 1935, Székely Nyomda és Könyvkiadó Vállalat, 93. p.
[867] TAKÁTS PÉTER: *A szabványszerződések,* Budapest, 1987, Akadémiai Kiadó, 109-110. p.
[868] MILLAVÁRI JÓZSEF: A biztosítóra átszálló jogok a kár megtérítésére a nemzetközi szálltmánybiztosításban. *Biztosítási Szemle*, 1974. 1. sz. 7-8. p.
[869] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 629. p.

is elvárható gondosságot sem fejtette ki az adós."[870] Természetesen a hazai bírói gyakorlat is foglalkozott a kérdéssel, leszögezve, hogy „A súlyos gondatlanság általában akkor áll fenn, ha a gondosságnak olyan feltűnő elhanyagolása állapítható meg, amely már egészen közel áll a szándékossághoz. általában véve a súlyosan gondatlan magatartásokat már a felelőtlenség, az esetleges hátrányos következményekkel kapcsolatos nagyfokú közömbösség jellemzi. Pusztán a vonatkozó előírások és szabályok megszegése, a tevékenységgel kapcsolatos óvatlanság és figyelmetlenség nem elegendő a gondatlanság súlyos voltának megállapításához."[871]

A vagyonbiztosítási szerződést a 30 napos felmondási határidővel, a biztosítási időszak végére lehet felmondani, a felmondás joga a szerződésben legfeljebb három évre kizárható. A biztosítási időszak az az időtartam, amelyre nézve a biztosítási díjat megállapították (főszabályként egy év, de a felek ettől eltérhetnek).

Egy éves biztosítási időszakot alapul véve tehát a szeptember 1. napján közölt felmondás december 31. napján fog hatályosulni!

A régi Ptk. szerkezetének értelmezéséből levezethető volt, hogy felelősségbiztosításra mögöttesen a vagyonbiztosítás szabályait kell alkalmazni. Lényegében a felelősségbiztosítás is vagyonbiztosítás, csak annak egy speciális válfaja: az általa másnak okozott kár úgy válik „saját" kárrá, hogy az alkalmazandó kárfelelősségi szabályok következtében köteles a másnak jogellenesen okozott kárt megtéríteni.

Felelősségbiztosítás esetében a vagyonbiztosításnál elmondott mentesülési okok nem érvényesülnek. Szándékos károkozás, valamit a súlyos gondatlanság szerződésben meghatározott eseteiben a károsult védelme érdekében a biztosítónak a biztosítási szabályzatban rögzített határidőben – általában a szabályszerű igénybejelentést követő 30 napon belül – teljesítenie kell, azonban megnyílik a károkozóval szembeni visszkereseti joga (regressz igény, regresszus), azaz a károsultnak kifizetett összeget utólag, saját kockázatára és költségére visszakövetelheti, míg a károsultnak csupán a biztosítási szabályzatban rögzített teljesítési határidőt kell kivárnia. Jelenleg csupán a KGFB tv. alapján van helye a felelősségbiztosító közvetlen perlésének, minden más esetben beavatkozóként vehet részt az eljárásban.

---

[870] SZEMÉLYI KÁLMÁN: Vétkességi fokozatok értékelése a római jogban. In Martonyi János (szerk.) *Az Erdélyi Múzeum-Egyesület Jog-, Közgazdaság- és Társadalomtudományi Szakosztályának Értekezései. A szakosztály 1942. május 12-i ülésén elhangzott előadások*. Kolozsvár, 1943, Erdélyi Múzeum Egyesület, 27. p.
[871] Baranya Megyei Bíróság 2 Pf.20.164/2001. BDT 2002.641.

A Bit jogvédelmi szabályai alapján a biztosított jogosult jogi képviselője szabad megválasztására bármely közigazgatási hatósági és bírósági eljárásban érdekei védelme érdekében.

A biztosított és a biztosító közötti nézeteltérés esetében külön érdekegyeztető eljárást kell szabályoznia a biztosítási szerződésnek, melynek ki kell térnie az igazságos költségviselés szabályaira is. A biztosított ügyvédhez is fordulhat a nézeteltérés tisztázására a biztosítási szerződés kizáró rendelkezése hiányában akként, hogy a biztosító köteles az ügyvéd iránymutatása alapján eljárni, ha az az ügyfélnek adott igazat.

A szerződésnek speciális eljárási szabályokat kell tartalmaznia arra az esetre, amennyiben két vagy több, különböző érdekállású személy rendelkezik ugyanannál a biztosítónál felelősségbiztosítási vagy jogvédelmi fedezettel.

A fenti rendelkezések nem érvényesek a tengeri hajók használatából eredő, vagy e használattal kapcsolatos jogvitákra, mely az ún. Védelmi és Kártalanítási Klubok (*Protection and Indemnity Clubs - P&I Clubs*[872]), mint régi hagyományokra visszatekintő kölcsönösségen alapuló jogvédelmi szolgáltatást is nyújtó szervezetek kiváltságok helyzetére vezethetők vissza.

A szerződés megszűnik a következő esetekben:

- határozott idő letelte,
- biztosítási érdek megszűnése,
- biztosított halála (kivéve, ha ez a biztosítási esemény),
- díj nem fizetése (az esedékességtől számított harmincadik nap elteltével, a fizetési halasztás, ill. a követelés bírói úton való érvényesítésének esetét kivéve),
- lehetetlenülés.

A szerződés megszüntetésének esetei:

- közös megegyezés
- felmondás
    - rendes
    - rendkívüli (csak a biztosító élhet vele, 30 napos felmondási határidővel): a szerződéskötést követően szerez tudomást a szerződés érintő lényeges kérdésekről, vagy lényeges körülmények megváltozásáról tájékoztatják.

[872] Lásd bővebben: GOLD, EDGAR: *Gard Handbook on P&I Insurance*. 5th Edition. London, 2002, Gard.

IV.4.1. Generali

A Generali Szállítmánybiztosítási feltételek (hatályos 2015. április 15-től[873]) a magyar jogot rendelik alkalmazni, mögöttesen felhívják a biztosító Általános Vagyonbiztosítási Feltételek, valamint a Ptk. rendelkezéseit.

A szállítmánybiztosítási szerződést fogyasztó nem kötheti meg, azaz a biztosítási termék a B2B szektornak készült, biztosított pedig a szállított áruküldemény tulajdonosa lehet csak.

A Generali a „szállítás rendes folyamatával összefüggő, véletlen és balesetszerű" károkra nyújt fedezetet.

A kényszerátrakodásokra, szállítási késedelemre, tárolásra csupán abban az esetben terjed ki a biztosítási fedezet, ha az a biztosító hatáskörén kívül esett.

Felülbiztosításra nemzetközi szállítmányok esetében van lehetőség, ebbe beletartozik a fuvardíj, egyéb költségek (vám, biztosítási díj), valamint ezek összegére még további 10% biztosítható.

Példáló felsorolást ad a szabályzat azokról a várakozásokról, amelyek a szállítás rendes folyamatával összefüggő várakozásnak minősülnek, s így a biztosítási fedezet is kiterjed rá, ilyennek minősül a ki- és berakodás, az árukísérő- és egyébk okmányok kitöltése, a jogszabályok szerinti pihenőidő, valamint a személyes szükségletek rendszerinti időtartama.

A kockázatviselés az elhajózási kikötőbe érkezéskor, vagy legkésőbb az azt követő 30 napon szűnik meg, rendeletetési kikötőig tartó fedezet esetén pedig maximum a kikötőbe érkezést köveő 60. napon.

A biztosítási szerződés vagy all risks, vagy nevesített kockázatok módozatra jön létre. Főszabályként all risks fedezet új árura vonatkozik, a csomagolás és a szállítás feleljen meg a kereskedelmi és szállítási szokványoknak.

A nevesített (korlátozott) fedezetet alapfedezetre és nevesített kegészítő kockázatoka osztja fel a biztosító. Az alapfedezet kiterjed a rész- és totálkárra, de a lopás kockázat kiegészítő fedezetnek minősül.

---

873 GENERALI BIZTOSÍTÓ: *Szállítmánybiztosítási feltételek* (hatályos 2015. április 15-től) https://www.generali.hu/Home/Szolgaltatasok/Vallalati_biztositasok/Szallitmanybiztositasok/~/media/48A1668ECD554E3C9C7D6F95BAAAC7A2.ashx 2017 (2015. május 1.).

Nemzetközi szállítmánybiztosítási gyakorlatban általánosan alkalmazott feltételek mellett is létrejöhet a szerződés, ha erről írásban megállapodnak.[874]

Az alapfedezet kiterjed a szállítóeszközt ért balesetre, tűz, villámcsapás, robbanás, robbanás, szikla és kőomlás, földcsuszamlás, földrengés, árvíz és egyéb elemi károk, hidak összedőlése, leszakadása, építmények beomlása, vízbetörés, vízbeesés okozta árukárokra.

Nemzetközi forgalomban külön nevesített, pótdíj mellett biztosítás köthető háborús veszélyek, sztrájk, hűtőberendezés meghibásodása (*breakdown*), valamint elő-, utó- és közbenső tárolás záradékra.

A biztosító szolgáltatása során az avultatás szabályait alkalmazzák, belvízi és tengeri fuvarozás esetén a biztosító helytáll közös hajókár esetében is. Amennyiben az megsérült áruféleség nem állítható helyre, de csökkent áron értékesíthető, úgy a biztosító szolgáltatása az értékülönbözetre terjed ki.

A biztosító a biztosítói utasításra felmerült kárenyhítési költséget még akkor is kifizeti, ha az a biztosítási összeget meghaladja.[875] A biztosítói szolgáltatás értékét csökkenti az önrész, a maradványérték, valamint más forrásból megtérült károk összege.

Kizárt kockázatnak minősülnek a többek között a háborús kockázatok, terrocselemények, *barratry* (matrózlázadás, hajórongálás), sértellen csomagoláson belüli árukárok, öngylladás, légnedvesség, biztosítási esemény nélküli vetemedés és egyéb alakváltozás, következménykárok. Kizárt továbbá a nemzetközi kereskedelmi korlátozásokba ütköző tevékenységből eredő kár, szoftverhiba, a biztosítási szerződés alanyainak fizetésképtelensége miatti károk, valamint a belvízi fuvarozás téli veszélyeinek kárai. Fontos felhívni a figyelme arra, hogy nukleáris károkat még háborús fedezet esetén sem térít a biztosító.

Kizárt a kockázatviselés akkor, is, ha a hajó nem acéltestű, önjáró, vagy hiányzott az IACS (*International Association of Classification Societies* - Minősítő Intézetek Nemzetközi Szövetsége) valamely tagjának minősítő tanúsítványával.)

---

[874] GENERALI BIZTOSÍTÓ: *Szállítmánybiztosítási feltételek* (hatályos 2015. április 15-től). https://www.generali.hu/Home/Szolgaltatasok/Vallalati_biztositasok/Szallitmanybiztositasok/~/media/48A1668ECD554E3C9C7D6F95BAAAC7A2.ashx 2017 V.3. pont (2015. május 1.).

[875] GENERALI BIZTOSÍTÓ: *Szállítmánybiztosítási feltételek* (hatályos 2015. április 15-től) https://www.generali.hu/Home/Szolgaltatasok/Vallalati_biztositasok/Szallitmanybiztositasok/~/media/48A1668ECD554E3C9C7D6F95BAAAC7A2.ashx 2017 VII. 2. pont (2015. május 1.).

A biztosító kockázatviselése nem terjed ki arra a szállítmányra, amely a kockázatviselés kezdetekor már sérült állapotban volt, kivéve, ha ezt a körülményt a szerződés megkötésekor a biztosító tudomására hozták és az áru biztosítását ennek ismeretében is vállalta.[876]

Súlyosan gondatlan szerződői/biztosítotti magatartásnak minősül különösen a hatósági, fuvarozási, biztonsági előírások megszegése, a szállítóeszköz fuvarásra alkalmatlan mivolta, helytelen be- és kirakodás, ha ha ezt a szerződő/biztosított végezte, erről tudott, vagy erről a kellő gondosság mellett tudnia kellett volna. Súlyosan gondatlannak minősül továbbá, ha a szerződő/biztosított, a fuvarozót vagy szállítmányozót, nem tájékoztatta a küldemény különleges veszélyességéről, kezelési követelményeiről, és az árukár részben vagy egészben emiatt következett be.

Nemzetközi forgalomban árukár esetén a kötvényben nevesített kárbiztost be kell vonni a kárfelvételbe. Ha ilyen a kötvényben nincs, vagy részvétele nem lehetséges, akkor a legközelebbi *Lloyd´s Agent*-et, vagy más független kárszakértőt kell felkérni.

Nemzetközi szállítások esetében – ha a kár bekövetkezését csak a címzetthez történt kiszolgáltatáskor észlelték, a kötvényben megnevezett kárbiztost be kell vonni a kár felvételébe és meghatározásába. Ha a biztosító nem nevezett meg kárbiztost vagy annak megbízása lehetetlen, továbbá ha a káresemény bekövetkezését már szállítás közben, a kiszolgáltatást megelőzően észlelték, úgy a kár felmérésére a legközelebbi *Lloyd's Agent*-et vagy más független kárszakértőt kell felkérni a biztosító egyidejű értesítésével. [877]

A káresemény bekövetkezésekor a nemzetközi gyakorlattal egyező dokumentumok nyújtandók be, pl. különösen fényképek, hatósági jegyzőkönyvek, kárusulti felszólamlás a fuvaróval szemben, a sérült áru további sorsát igazoló okmányok (pl. csökkentett árú értékesítés számlája), valamint az adott közlekedési alágazat sajátos igazoló okmányai (pl. merülési, súlymegállapítási jegyzőkönyv).

A Generali Biztosító ÁSZF-je felsorolja alapján a Ptk.-tól való eltérő rendelkezések három kérdés tartozik, az terrorcselekmény saját fogalma, az esztétikai sérülés definiálása

---

[876] GENERALI BIZTOSÍTÓ: *Szállítmánybiztosítási feltételek* (hatályos 2015. április 15-től) https://www.generali.hu/Home/Szolgaltatasok/Vallalati_biztositasok/Szallitmanybiztositasok/~/media/48A1668ECD554E3C9C7D6F95BAAAC7A2.ashx 2017 VIII. 3. pont (2015. május 1.).

[877] GENERALI BIZTOSÍTÓ: *Szállítmánybiztosítási feltételek* (hatályos 2015. április 15-től) https://www.generali.hu/Home/Szolgaltatasok/Vallalati_biztositasok/Szallitmanybiztositasok/~/media/48A1668ECD554E3C9C7D6F95BAAAC7A2.ashx 2017 X. 2. pont (2015. május 1.).

(amennyiben a sérülés csak az áru festésére, fényezésére terjed ki, pl. megkarcolódott, vagy foltos lett), valamint a szokásostól eltérő kármegelőzési és kárenyhítési kötelezettségek megtérítése előzetes hozzájáruláshoz kötése.

IV.4.2. WÁBERER

A WÁBERER Hungária Biztostó Zrt. Szállítmánybiztosítás feltételcsomagja[878] Általános Kárbiztosítási Feltételek 51. pontja szerint amennyiben a felek másként nem álapodtak meg, vagy jogszabály másképpen nem rendelkezik, úgy a magyar jog szabályai az irányadóak.

A Szállítmánybiztosítási Különös Feltételek (SZKF) szerint biztosított lehet minden olyan személy és szervezet, akinek a szállítmány épségéhez érdeke fűződik (SZKF II. Fejezet).

A biztosító „a szállítás rendes folyamatával üsszefüggő, véletlen és balesetszerűen bekövetkező károkat" téríti meg a biztosított vagyontárgyakban a belföldi és nemzetközi szállítás során a biztosított részére a szerződésben meghatározott módon és mértékben.

A biztosító egyutas, időszakra szóló keret-, valamint forgalom alapú keretszerződést köt. Az ICC A, ICC B, ICC C név és tartalom szerint is megegyezik az 1982-es londoni szokványokkal (a szokványok az angol jog alkalmazását írják elő), kiegészítő külön írásbeli megállapodás esetén TPND záradék alkalmazására van lehetőség.

A biztosító a változásbejelentési kötelezettség teljesítésére 5 munkanapos határidőt állapít meg a szerződő és/vagy a biztosított részére (SZKF X. Fejezet). A kárbejelentési határidő 2 munkanap azzal, hogy a tűz- lopás- és rabláskárokat be kell jelenteni az illetékes hatóságoknál.

A kármegelőzési és kárenyhítési kötelezettség kapcsán a szabályzat külön előírja, hogy ha a körülmények lehetővé teszik, erre vonatkozóan a biztosító utasításait be kell szerezni.

[878] https://www.wabererbiztosito.hu/docs/szallitmany_feltetelcsomag_20180808.pdf hatályos 2018. július 1-jétől.

Közös kár esetén a biztosítás összeg erejéig a biztosított kívánságára köteles biztosítékot nyújtani a kifizetendő összegre (SZKF XI. Fejezet).

A biztosító mentesül többek között akkor, ha (SZKF XII. Fejezet), ha a biztosított vagy kedvezményezett lemondott viszereseti jogáról, vagy az saját hibájából meghiúsult (pl igényérvényesítési határidő elmulasztása), árufuvarozási és biztonsági utasítások be nem tartása, ha nem hozták a biztosító tudomására, hogy az áru már a fuvarozás megkezdésekor sérült volt, a belvízi fuvarozás hajózási többletköltségeit (kikötő díj, alacsony vízállás miatti könnyítési és kirakási költségek, be- és kiraktározási költségek) nem közös kárban számolták el.

IV.4.3. Műtárgyszállítási feltételek

Magyarországon is léteznek sajátos biztosítási szabályok speciális küldeményekre, ilyenek pl. a műtárgyak. Ezen a szokásos szállítás teljes tartamára érvényes biztosítási szerződések jellemzően a küldemény sajátosságainak megfelelő, speciális kármegelőzési intézkedéseket írnak elő a biztosított számára.

A teljesség igénye nélkül a kármegelőzési intézkedések köző tartozik, hogy a fuvareszköz csak zárt, dobozos felépítményű lehet, a sérülékenység miatt a ponyvás felépítmény jellemzően nem elfogadott, a fuvarozó vagy szállítmányozó kiválaszása során gondolsan kell eljárni, lehetőség szerint műtárgyakra szakosodott vállalkozóval kell szerződni.

Légifuvarozás esetében a repülőtér területén folyamatos kíséretet szoktak előírni a biztosítók, tekintettel arra, hogy a dézsmakárok döntő többsége a be- és kirakodás közben keletkezik.

„Műteremfriss” festmények szállítására csak a megfelelő száradási idő letelte utánkerülhet sor, kizárólag savmentes, színsemleges selyempapírral lehet a festett felületek leragasztani, a sarkokat és életket külön ki kell párnázni.

A nagyformátumú, kifeszített képeket fel kell tekerni hengerre, a kifeszítés és feltekercselés csak a művész, vagy restaurátor közreműködése mellett végezhető el.

A biztosított vagyontárgyakat folyamatosan kísérni kell, a biztosítási szerződésben előírt útvonaltól való eltérés, közbenső tárolás a biztosító engedélye nélkül szigorúan tilos. Közúton laprugós járművel csak a biztosító előzetes beleegyezése esetén lehet szállítani,

egyebekben kizárólag hidraulikis vagy pneumatikus rugózású fuvareszközöket lehet alkalmazni. A műtárgyakat a kiszoltáltatás helyén csak klimatizált helyiségben szabad kinyitni.

IV.4.4. Logisztikai felelősségbiztosítás

Bár a korábban írtaknak megfeleően a felelősségbiztosításokról csak érintőlegesen szólok,[879] újdonsága és fontossága miat röviden mindenképpen említést kell tenni a komplex logisztikai felősségbiztosításokról. Ezek közös sajátossága, hogy a biztosító a szállítmányozó helyett vállalja azon károk kifizetését, amelyekért a magyar jog szabályai szerint felelős.

A szállítmánozói felelősségbiztosítás fedezetébe általában beletartozik az okmánykiállítási tevékenység, az árukár, téves kiszolgáltatás vagy irányítás, fuvaroztatási és kiszolgáltatási késedelem, raktározási tevékenységgel összefüggő károk, téves, hibás kiszolgáltatás, vámügynöi és vámközvetőtítői tevékenység

Létezik olyan biztosító, amelyik a felelősségbe kizárólag a szakmai szabályok megsértésével megvalósuló cselekedeteket sorolja, ideértve a Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége (MSZLSZSZ) által elfogadott Magyar Általános Szállítmányozási Feltételekben foglaltakat.[880]

A biztosított fogyasztó jelen szerződés esetében nem lehet, csupán jogi személy, jogi személy önálló jogi személynek nyilvánított belső szervezeti egysége, vagy egyéni vállalkozó.

A szállítmányozó kármegelőzési kötelezettsége speciális, különösen kiterjed a teljesítési segédek, közreműködők, így pl. a fuvarozók, raktárak, más szállítmányozók kiválasztására, utasításokkal való ellátására és ellenőrzésére, a gazdaságos és biztonságos útirány kiválasztására.

---

[879] A közúti modalitáson kívül felelősségbiztosításokra ld.: VERMES ATTILA: Tengeri és légi felelősségbiztosítás. *Külgazdaság Jogi Melléklete.* LXX. 11-12., 151-171. p.

[880] GROUPAMA BIZTOSÍTÓ: *Nemzetközi Szállítmányozói Felelősségbiztosítás Szabályzat és Ügyféltájékoztató* (hatályos 2016 január 1-jétől) (2019. május 9.), 3. pont.

Ha a szállítmányozó fuvarozóként felel, akkor az felelősségét az adozz fuvarozási modalitásra vonatkozó szabályok szerint kell meghatározni.[881]

A biztosító igen részletes okmányjegyzéket kér mind a biztosítási esemény bekövetkezése, mind pedig az összegszerűség igazolására. A teljesség igénye nélkül jellemzően az alábbi részletezett dokumentumokat kérik.

A biztosítási esemény bekövetkeztét alátámasztó egyéb dokumentumok: szállítmányozási szerződés, írásbeli felszólamlás, reklamáció és arra érkezett válasz, a biztosított részletes felelősségelismerő nyilatkozata, kárjegyzőkönyv, thermoscript, fuvarozási módnak megfelelő 1. számú eredeti fuvarlevél, szállítólevél, gyűjtő esetén ládalista, rakományjegyzék, kiszolgáltatáskori kárjegyzőkönyv, az eltűnt áru kerestetéséről szóló levelezés, független kárbiztosi jegyzőkönyv, fotók, fuvarozás megrendelése és visszaigazolása, tachográf, menetlevél, nyomtatott GPS adatok.

Összegszerűséget bizonyító dokumentumok, a kár mértékét és az igényelt biztosítási szolgáltatás/kártérítés összegét alátámasztó mindennemű dokumentum: kereskedelmi, árukísérő számla, az áru értékét hitelt érdemlően igazoló dokumentum, ATA Carnet, packing list, berakodásról készült videofelvétel, raktári kitárolási bizonylat, tételes/részletes kárszámla vagy javítási lista, selejtezési jegyzőkönyv, szakvélemény a kár jellegéről és mértékéről, minőségellenőrzési, bevizsgálás szakvélemény, megsemmisítési jegyzőkönyv, mentési költséget igazoló számla, fuvardíjszámla, vámszámla, sérült áru csökkentett áron történő értékesítését igazoló kereskedelmi számla.

A biztosítók jellemzően szolgáltatásukat akként, hogy a biztosítás időbeli hatálya alatt bekövetkezett káraeseteket néhány hónap, de legfeljebb egy éven belül kell joghatályosan bejelenti.

A biztosító jellemzően megtéríti a kárelhárítási és mentési ráfordításokat,valamint a kárszemle költségeit is.

---

[881] GENERALI BIZTOSÍTÓ: *Szállítmányozói felelősségbiztosítás feltételei* (hatályos 2015. április 15-től) https://www.generali.hu/Home/Szolgaltatasok/Vallalati_biztositasok/Szallitmanybiztositasok/~/media/13E1537FFB564735B8FA36F7755A2027.ashx (2019. május 5.), III.4. pont.

IV.5. Más jelentősebb kötvények

IV.5.1. Antwerpeni kötvény

Az antwerpeni biztosítási piac büszke az 1859-es antwerpeni tengeri kötvényre. Ezt a kötvényt EDWARD LLOYD S & G kötvényéhez lehet hasonlítani. Az 1859-es kötvényt átdolgozták, új neve „2004. április 20-i cargo biztosítási kötvény." A kötvény készítői figyelembe kívánták venni a modernizálás során az új fuvarozási módokat, a multimodális fuvarozást, a konténerfuvarozást.

Míg az 1859-es kötvény mind az árukárokra, mind pedig hajóban bekövetkezett károkra kiterjedt, addig a 2004-es egyértelműen csak az árukárokkal foglalkozik, valamint megtéríti a közös hajókárral kapcsolatos hozzájárulást is. Közös hajókár esetén a biztosító a biztosított kérésére köteles garancialevelet kiállítani, és hozzájárulását letétbe helyezni.

A *Cargo Insurance Policy of Anwerp* nevez viselő belga kötvény (2004.04.20 20., PE100[882]) 23. cikke a belga jog és belga gyakorlat alkalmazását írja elő. A 3. cikkben felsorolt módozatai hasonlítanak az 1982 előtti angol módozatokra, nevezetesen F.P.A., F.C.A, A.R. (F.C.A = *Full Conditions of Antwerp*). Amennyiben a szerződés nem rendelkezik róla, úgy kell tekinteni a biztosítós, hogy *All Risks*, azaz összkockázatú módozatban állapodtak meg a felek.

A kötvény kidolgozásánál figyelmet fordítottak arra, hogy annak rendelkezései könnyen átvehetők legyenek más országokban, és kombinálni lehessen őket más szokványokkal, pl. az *Institute Cargo Clauses* angol szokvánnyal. Az antwerpeni szabályozásra épülő állandó és egységes bírói gyakorlat alapján a biztosítottnak kizárólag a kárigény előterjesztésekor kell biztosítási érdekkel[883] rendelkeznie, a szerződés megkötésekor, a káresemény bekövetkezésekor nem.[884]

---

[882] ROYALE ASSOCIATION BELGE DES ASSUREURS MARITIMES: *Cargo Insunrace Policy pf Antwerp* https://abambvt.be/en/casco-4/66-cargo-insurance-policy-of-antwerp-dd-20042004/file.html (2015. január 10.).
[883] A biztosítási érdek fogalmának kiváló elemzését nyújtja: TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *A biztosítási érdek subjektiv (alanyi) jellege. Különös tekintettel a jelzálogos hitelező védelmére a biztosítással kapcsolatban*. Budapest: 1931, Grill, különösen 5-8. p.
[884] PL. M/V Abington, Court of Appeal Brussels, 1893 április 28., M/V Halle, Court of Appeal Antwerpen, 1993. szeptember 14.

A belga jogban igen jelentős a *Cargo Insurance Policy of Antwerp (2004)* feltételrendszer, amelyet a szállítmánybiztosításon belül kifejezetten az árukárok elleni fedezetre dolgoztak ki, konkurenciát állítva az angol jog *Institute Cargo Clauses (1982)* szokványgyűjteményének. Noha a szabályozási verseny ékes bizonyítékával állunk szemben, mégis rugalmasságról is tanúbizonyságot tettek a modern belga szabályozás megalkotói, ugyanis normáik rugalmasan kombinálhatók más feltételekkel, így különösen az említett *Institute Cargo Clauses (1982)* előírásaival.

A *Cargo Insurance Policy of Antwerp (2004)* 9. cikk diszpozitív szabálya kimondja, hogy a fedélzeten szállított árukra korlátozott biztosítási fedezet terjed csak ki, azonban mindez nem vonatkozik a fedélzeten konténerben szállított árukra, utóbbiakra a hajó rakterében szállított áruk biztosítási feltételei alkalmazandóak.

Az antwerpeni kötvény az angol konkurensnél szélesebben fogalmazza meg a biztosítható kockázatok körét, ráadásul a biztosítási érdekre vonatkozó szabályokat is rugalmasan állapítja meg az átruházhatóság érdekében: csupán a kárigény bejelentésekor kell fennállni, nem pedig a biztosítási szerződés megkötésekor.

A biztosító megtéríti a mind a kármegelőzés, mind pedig a kárenyhítés ésszerűen felmerült költségeit.

A biztosított áruküldeménny három esetben abandonálható a biztosítóra, nevezetesen:

1. kalózok foglalták el a hajót,
2. az áru értékének legalább 3/4 része megsemmisült vagy megrongálódott,
3. amennyiben legalááb 90 napja nincs hír a tengeri vagy belvízi hajóról, egyéb jármű esetén az elveszési vélelem időtartama 60 napra csökken.

Külön megállapodás és pótdíj megfizetése mellett a biztosító megtéríti káreseménnyel összefüggésben keletkezett hulladék eltakarításának költségét is.

Amennyiben a biztosító visszautasította az abandonálást, és a teljes kár megtérítésére kerül sor, a biztosító mindenképpen, külön megállapodás hiányában is fizeti a fenti takarítási

költséget, maximum a biztosítási összeg 25 %-a erejéig, ez a limitálás azonban nem vonatkozik az 50.000,- eurót meghaladó károkra.

A *Cargo Insurance Policy of Antwerp (2004)* hatálya az 1. cikk értelmében kiterjed az egész fuvarozásra és a köztes raktározásra, azaz nincsen szükség az *Institute Cargo Clauses (1982)* opcionális *Transit Clause* (tranzit klauzula), valamint a *Termination of Contract of Carriage Clause* (a fuvarozási szerződés megszüntetése klauzula) alkalmazására a háztól házig fuvarozás modell alkalmazásához, hanem a modern feltételrendszer főszabályként tükrözi a logisztikai szemlélet ezen megnyilvánulását. A *Cargo Insurance Policy of Antwerp (2004)* 2. cikk részletezi a fenti szabályt, kifejtve, hogy a biztosítási fedezet időbeli hatálya akkor kezdődik, amikor a biztosított áru elhagyja az elhajózási kikötőt, és egészen addig tart, amíg a címzett raktárába, vagy a szerződésben szereplő más végleges raktárba vagy rendeltetési helyre meg nem érkezik.

A belga kötvény szerint – megfelelve a modern multimodális fuvarozás igényeinek – mind a berakodásra, mind pedig a kirakodásra kiterjed a biztosítás fedezet, ráadásul akár 60 napos raktározást is tartalmaz az eredeti biztosítási díj, ammennyiben tengeri hajón fuvarozók az árut, és kikötőben rakodtak ki, légifuvarozás esetén 30 napos utótárolást tartalmaz a fedezet.

További pótdíj fejében a felek módosíthatják a szerződést akként, hogy a raktározási időt meghosszabbítják. A 3. cikk alapján csupán akkor kell pótdíjat fizetni deviáció, azaz az eredeti útvonaltól való eltérés esetén, ha ezen eltérésre a biztosított szándékos magatartása vezetett.

Megjegyzendő, hogy a nemzetközi szakirodalomban nóvumként emlegetett fenti megoldást lényegében már tartalmazta a régi Kt. 495. § megfogalmazásában és írásmódjában régies, tartalmában viszont annál modernebb szabálya: „A biztosítás szakadatlan tart akkor is: 1. ha a részben szárazon, részben vizen fuvarozandó árúk utközben más járművekre rakatnak át”.

IV.5.2. Német jog

A korábbi német jogban a fuvarozó felelőssége megegyezett a francia jog álláspontjával. A fuvarozó felelős volt az árukárért, kivéve, ha erőhatalmat (*höhere Gewalt)*[885] tudott bizonyítani, vagy az áru, illetve annak csomagolása belső tulajdonságára tudta visszavezetni a kár okát.[886] Az új holland Ptk.a korábbi francia modellről a német modellre tért át, azonban ezt a kimentési okot a kötelmi jogban általánosan érvényesítette.[887]

A *Handelsgesetzbuch* 1897-es bevezetésével 1900-ban megváltozott a szabály, a HGB 429. § szerint a fuvarozó felelősé az árukárért, ideértve annak elveszését, valamint a késedelemért, kivéve, ha ennek oka olyan körülmény volt, amit a szokásos gondossággal eljáró fuvarozó sem kerülhetett volna el.[888] A HGB 432. § alapján a kártérítésre kötelezett fuvarozónak meg kell térítenie a szállítmánybiztosítás díját is.[889]

A német joggal egyezően az osztrák jog külön biztosítási törvényben, a *Versicherungsvertragsgesetz*ben (VersVG) szabályozza a szállítmánybiztosítási szerződést.[890]

A német *Versicherungsvertragsgesetz* (VVG) 130-141. §§-ai foglalkoznak a szállítmánybiztosítással (küldemény + fuvareszköz)[891]. A jogalap nélküli gazdagodás szállítánybiztosítás esetén is tilos a német jogban.[892]

2013. április 24-ig a *Handelsgesetzbuch* (HGB) 778-905. szakaszai tartalmazták a tengeri biztosítás szabályait, korábban, azóta kikerültek a HGB-ből, és a VVG is csupán a szárazföldi, valamint belvízi szállítmányozási szerződés szabályait tartalmazza, a nagykockázatok sajátosságai, valamint a biztosítók között verseny elősegítése miatt.

---

[885] PRÜSSMANN, H., RABE, D.: *Beck´sche Kurz-Kommentare*. Vol. 9b. *Seehandelsrecht*. München, 1992, C.H. Beck´sche Verlagsbuchhandlung, 3. p., 282. p.
[886] DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport.* London, 1995, Lloyd´s of London Press, 35. p.
[887] DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport.* London, 1995, Lloyd´s of London Press, 35. p.
[888] A tengeri árufuvarozásra a HGB 606. § ugyanezen szabályt írja elő, v.ö. BASEDOW, JÜRGEN: *Der Transportvertrag*. Tübingen, 1987, Mohr Sieben, 395. p.
[889] WALTHER, J.: Transport Law and Forwarder Law. In Wendler, Michael - Tremml, Bernd - Buecker, Bernard John eds.: *Key Aspects of German Business Law*. Berlin, 2008, Springer, 2008, 224. p.
[890] https://www.jusline.at/versicherungsvertragsgesetz_(VersVG).html (2016. február 8.) Transportversicherung 129-148. §§
[891] https://dejure.org/gesetze/VVG.
[892] KARL BAUERSACHS: *Entwicklung des Bereicherungsverbotes im Versicherunsvertragsrecht. Geschichte – Dogma – Umgehung. Kassation – Systemfolgen*. Karlsruhe, 2002, Universität Mannheim. https://ub-madoc.bib.uni-mannheim.de/67/1/Diss_Karl_Publikation.pdf [Dissertation] (2018. január 20.), 17. p.

A VVG 3. Fejezete szól szállítmánybiztosításról (130-140. §§). A német biztosítási szerződési törvény szerint főszabályként minden fuvarozási kockázatra kiterjed a biztosítási szerződés hatálya, beleértve, a hajóütközés, úszó objektumokkal ütközés, vagy harmadik személyekkel szembeni kártérítési kötelezettség miatti veszteségeket.

A biztosított tájékoztatási kötelezettségének megszegése miatt a biztosító a tudomásszerzést követő 1 hónapos relatív határidőn belül felmodhatja a biztosítási szerződést., azonban az elhallgatott tény és a kár között nem volt ok-okozati összefüggés, a korábban bekövetkezett károkért helyt kell állnia (VVG 131. §).

Amennyiben az árut átrakodták, noha direkt fuvarozásban állapodtak meg, vagy más közlekedési módot választottak, mint amiben megállapodtak, a biztosító nem köteles teljesítésre (VVG 133. §).

A kármegelőzési és kárenyhítési, valamint a kármegállapítás költségeit megtéríti a biztosító a biztosítási összeg erejéig (VVG 135. §).

A biztosító mentesül fizetési köteletettsége alól a biztosított szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartása esetén (VVG 137. §).

A Német Szállítmánybiztosítók Szövetsége, a DEUTSCHER TRANSPORT-VERSICHERUNGS-VERBAND. E. V.-t (DTV) [893] dolgozott mind a rakományra, mind pedig a fuvareszközre kötvényt és szerződési feltételeket.

A német rakománybiztosítás korábbi szabályiat az *ADS Güterverscherung*nak *(Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen)* hívták.[894]

A rakománybiztosítási feltételeket a DTV-Güter 2000/2011[895] tartalmazza, a német tengeri biztosítási rendszer is az *all risks* megközelítést alkalmazza. Az alapvető különbség az angol jog casco biztosításával szemben az,[896] hogy MIA 1906 alapján csak konkrétan

[893] A feltételrendszer ismertetiENGE, HANS JOACHIM: Transportversicherung. 2. Ed. Wiesbaden, 1987, Gabler, 32. p.
[894] ENGE, HANS JOACHIM: Transportversicherung. 2. Ed. Wiesbaden, 1987, Gabler, 113. p. skk.
[895] GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHENUNGSWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *DTV – Güterversicherungbedingungen 2000/2011* http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/ware/ware.html (2012. március 5.).
[896] „Die Deckung ist grundsätzlich eine Allgefahrendeckung (§28 ADS). Das unterscheid die Kaskoversicherung vom Englischen Recht nachdem gemäss die Marine Insurance Act 1906, nur ´named perils´ versichert werden können." HERBER, ROLF: *Seehandelsrech*t. de Gruyter, 1999, Berlin, 419. p.

„megnevezett kockázatok" biztosíthatók.[897] További különbség a kontinentális és angolszász tengeri biztosítási jog között, hogy míg a kontinentális jog általában az all risks[898] koncepcióból indul ki, addig az angolszász az egyes veszélyek tételes felsorolását favorizálja. A német jogi terminológia az összkockázatot *Volle Deckung*nak nevezi.[899] Biztosítható a reménylett áremelkedés is, melynek mértékét a kötvényben fel kell tüntetni, a német kt.ben ez 10% lehet.[900]

Összkockázat esetében az áru értékén kívül a biztosító megtéríti az adókat, fuvardíjat, várt nyereséget, az áru reménylett áremelkedését. A biztosítási fedezet nem nem lehet ellentétes az Európai Unió, illetve Németország gazdasági szankciót előíró rendelkezéseivel.

Biztosított az előtárolás, valamint az indokolt visszafuvarozás is. A német kötvény alapján a biztosító megtéríti a közös hajókárt, akár a tengerit, akár a Rajnai Szabályzat (IVR)[901] alapján.

Korlátozott fedezet (*Eingeschränkte Deckung*) hatálya nem terjed többek között a fuvarozási késedelemre, az áru belső tulajdonságára, a szokásos párásodás vagy hőmérsékletváltozás okozta károkra, a szokásos súly, vagy térfogatveszteségre, a csomagolás hiányos vagy nem megfelelő mivoltából fakadó károkra.

A német jogban is léteznek kiegészítő záradékok ilyen pl. a tiszta pénzügyi veszteség klauzula (*Vermögensschadenklausel*). Ez a klauzula kizárólag az áruval kapcsolatos késedelmi károkat, valamint az utánvéttel kapcsolatos károkat fedezi, a biztosított csak a saját érdekére köthez biztosítást, a biztosító teljesítésének feltétele, hogy a fuvarozó vagy szállítmányozó a német jog szerint felelős legyen a kárért.

---

[897] HUYBRECHTS, MARC A.: Comparative Marine Insurance Law: highlighting the significant features of marine insurance law in Belgium and other selected european legal systems. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 178, p.

[898] Amennyiben minden kockázat (all-risks) ellen kell biztosítania az eladónak az árut, akkor nem elég az all risks módozatot válataszteni, mivel az háborús és néhány más kockázatot kizár (all risks vs all causes):Vincentelli & Co v John Fowler & Co 1911 105 LT 411, ODEKE, ADEMUKI: *I*nsurance of CIF and related contracts under INCOTERMS, Anglo-American and other common law jurisdictions. *European Insurance Law Review*, 2016. No. 3. 32. p.

[899] ENGE, HANS-CHRISTOPH – SCHWAMPE, DIETER: *Transportversicherung. Recht und Praxis*. 4. Auflage. Wiesbaden, 2012, 132. p.

[900] GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill, 482. p.

[901] INTERNATIONAL ASSOCIATION FOR THE REPRESENTATION OF THE MUTUAL INTERESTS OF THE INLAND SHIPPING AND THE INSURANCE AND FOR KEEPING THE REGISTER OF INLAND VESSELS IN EUROPE: *General Average Rules IVR and commentary*. https://www.ivr-eu.com/wp-content/uploads/2017/03/General-Average-Rules-IVR-and-commentary-edition-2006.pdf [Rhine Rules] (2010. szeptember 10.)

A DTV-Güter 2000/2011 többféle sajátos áruféleségre külön biztosítási szerződési feltételeket tartalmaz, mint pl. hangszerek,[902] ékszerek,[903] kiállításra szállított műtárgyak bizosítása.[904]

A német jogirodalom is a szállítmánybiztosításon belül tárgyalja a hajóbiztosítást,[905] a folyami hajókra a VVG vonatkozik, a tengeri hajókra csupán a kereskedelmi gyakorlat. A hajóbiztosítást a német feltételek szerint a DTV-ADS 2009[906] tartalmazza, szintén megköveteli a biztosítási érdeket, a szerződésre a német jogot kell alkalmazni.

---

[902] GESAMNTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *Allgemeine bedingungen für die Versicherung von Musininstrumenten 1994/2008 (AVB Musikinstrumente 1994/2008).* http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/sonder/2008_SZ_P_301_Musikinstrumente.pdf (2013. október 12.), GESAMNTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *Sonderbedingungen und Klauseln zu den AVB Musikinstrumente 1994/2008 (SB Musikinstrumente 1994/2008).* http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/sonder/2008_SZ_P_302_Musikinstrumente_SB.pdf (2019. október 13.).

[903] GESAMTVERBAND DER DEUTCHEN VERSICHERUNGWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *Allgemeine Bedingungen für sie Versicherung votn Schmuckwaren-, Uhren und Bijouterie-Reiselagern 1988/2008 (AVB Reiselager Schmuck 1988/2008).* http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/sonder/2011_SZ_V_4106_Reiselager.pdf (2013. október 11.).

[904] GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *DTV-AVB-Auststellungversicherung 2010. (DTV-Ausstellung 2010)* http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/sonder/2011_dtv_avb_ausst.pdf (2013. október 10.).

[905] Seekaskoversicherung: DTV Kasko-Klauseln 1878. ENGE, HANS JOACHIM: *Transportversicherung*. 2. Ed. Wiesbaden, 1987, Gabler, 206. skk.

[906] GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHETUNGSWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *DTV - Allgemeine Deutsche Seeschiffsversicherungsbedingungen 2009*. http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/see/DTV-ADS_2009.pdf (2010. február 15.).

V. A fuvareszköz biztosítása

A veszélyeknek kitett fuvareszközökre is lehet biztosítást kötni, melyhez biztosítási érdeke elsődlegesen a fuvareszköz tulajdonosának fűződik, de biztosított lehet a bérlő, üzembentartó is. Nemzetközi feltételei a hajóra és repülőre kötött biztosításoknak alakultak ki.[907]

V.1. Angol jog

V.1.1. A hajótest-biztosítók biztosítási előírásai

A hajóosztályozás nem csupán a biztosítók, hanem a tengeri kereskedelem más szereplői számára is fontos, ennek dokumentuma az ún. hajóregiszter. A legrégebbi hajóosztályozó tártsaságok közé tartozik az angol *Lloyd's Register of Shipping*, a német *Germanischer Lloyd*, az francia *Veritas*, valamint az osztrák-magyar *Veritas Austro-Hungarico*, utóbbi az I. világháborút követően az olasz *Registro Italiano* társaságba olvadt be.

„A regiszterintézmény létrehozásán és támogatágán kívül a biztosítótársaságoknak egyéb tekintetben is nagy érdemeik vannak a tengeri hajózás ellenőrzése, adatainak nyilvántartása, a mentő- és jelzőberendezésen elterjesztése és kötelezővététele, a hírszolgálat megszervezése, a hajózási szabályoknak és általában tengeri jognak nemzetközi egységesítése terén".[908]

Az ITCH 2003 14.4. alapján a biztosítottnak, tulajdonosainak és vezető tisztségviselőinek be kell tartaniuk a hajó gyártására, működtetésére állapotára stb. vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket, és a hajókat minősítő társaság számára be kell jelenteni a hajó mindennemű balesetét és sérülését, ellenkező esetben a biztosító nem köteles helytállni semmilyen olyan kárért, veszteségért és kiadásért, amit az ilyen szerződésszegés okozott.[909]

---

[907] KNAP ZSUZSA: Nemzetközi szállítmánybiztosítás. In Bánrévy Gábor szerk.: *A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve*. Budapest, 1994, ELTE Jogi Továbbképző Intézet, 223-224. p.
[908] *Közgazdasági enciklopédia.* 4. kötet. Budapest, 1929-1931, Athenaeum. [szállítmánybiztosítás címszó]
[909] SOYER, BARIS: Classification of terms in marine insurance contracts in the context of contemporary developments. London. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*, 2006, Informa, 119. p.

A hajótestre köthető biztosítás neve: *Institute Time Clauses Hull* és *Institute Voyage Clauses Hull*, jachtokra és halászhajókra sajátos klauzulák érvényesülnek.[910]

„A szállítóhajó, avagy a szállítmány károsodása miatt a hajó tulajdonosát jövedelem-kiesés is sújtja. Az erre fedezetet nyújtó ún. freight-biztosítások általában a nemzetközi szállítmánybiztosítások általános biztosítási feltételeinek, az ún. szokványoknak a részét képezik."[911]

V.1.2. Institute Time Clauses Hull

V.1.2.1. Tengerképesség

A *common law* alapján a hajóbérleti szerződés részét képezi a tengerképesség abszolút követelménye akkor is, ha a szerződés erről kifejezetten nem rendelkezik.

A Hágai Szabályok III. cikke is előírja a tengerképességet. III. cikk 1(a) szerint a hajónak tengerképesnek kell lennie, pl. nem ereszthet, a szerkezetnek jól kell működnie. A III. cikk 1(b) szerint a hajón legénységének és felszerelésének kell megfelelőnek lennie. A *The Star Sea* ügyben a hajó (egyébként tapasztalt) kapitányát nem képezték ki a széndioxidos tűzoltó berendezés megfelelő használatára, nem elég gyorsan és akkor is csak részben használta fel a széndioxidot, így a tűz elterjedt és a hajó totálkárt szenvedett. Mivel a kapitány inkompetens volt, ennek következtében a hajót nem tekintették tengerképesnek.[912] A III. cikk 1(c) szerint a hajónak alkalmasnak kell lennie a rakomány biztonságos szállítására. A tengerképesség tesztje szubjektív, és nem objektív, azaz az adott fuvarfeladathoz alkalmazkodik.

A hajó vezetésével kapcsolatos elvárhatósági szinttel összefüggésben megemlítendő, hogy egy időben a kapitány nevét általában feltüntették a kötvényen, de a modern kereskedelmi körülmények között ez az igény eltűnt, és a gyakorlat kihalt.[913]

Fontos megkülönböztetni az általános hajózásra való alkalmasságtól a konkrét rakomány fogadására való alkalmasságot, utóbbi neve a *cargoworthiness* (rakományképesség) hívjuk.[914]

---

[910] A hajótestre köthető biztosítás neve: Institute Time Clauses Hull 1/10/83 és Institute Voyage Clauses Hull 1/10/83, jachtokra és halászhajókra sajátos klauzulák érvényesülnek.
[911] ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY: *Biztosítási kézikönyv*. Budapest, 1997, Biztosítási Oktatási Intézet, 461-462. p.
[912] Manifest Shipping Co. Ltd v Uni-Polaris Insurance Co Ltd (The Star Sea) [1995] 1 Lloyd´s Rep. 651. Az ügy a Marine Insurance Act 1906 39. § (5) jogszabályhelyet érintette.
[913] Gunford Ship Co. V. Thames & Mersey Mar. Ins. Co., 1910 S.C. 1072 per Lord Salvesen 1084. p.
[914] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 568. p.

A bennefoglalt *warranty*-k egyik példája a kikötő alkalmassága *(portworthiness),* a MIA 1906 39. § (2) szerint a kikötőnek alkalmasnak kell lennie ellenállni a szokványos kikötői veszélyeknek.[915]

A hajó tengerképességének feltétele, hogy az útvonal előrelátható körülményeihez képest a kapitány és a legénység létszámban és kompetenciában legyen megfelelő.[916]

A fuvareszköz kapcsán külön kiemelendő a tengeri fuvarozásban a hajó adatai, különösen a neve, honossága, felszereltsége, tengeri veszélyekkel szembeni ellenállóképessége.

A vezető hajóosztályozó társaságok tagjai az *International Association of Classification Societies*-nek (IACS), mely a hajókra vonatkozóan standard követelményrendszert dolgozott ki, melyeket *Unified Requirements*-nek neveznek.[917]

A biztosítótársaságoknak is fontos ismerniük a hajóosztályozás eredményét, mivel ennek segítségével tudják a hajó állapota, a vonatkozó kockázatok alapján megállapítani a biztosítási díjat. Eredetileg ez volt az hajóosztályozó szövetségek *(classification societies)* létrejövetelének oka.[918]

Az osztályozó szövetségek számos feladatuk és kötelezettségük végrehajtása során hibázhatnak is, melyek akár a hajó tulajdonosának, akár harmadik személyeknek is kárt okozhatnak.[919]

A hajóosztályozó intézetek[920] arra jöttek létre, hogy megállapítsák, az egyes hajók milyen mértékben biztonságosak és alkalmasa a hajózásra, ennek keretében különböző hajóépítési szabályokat dolgoztak ki, melyek betartását a hajóépítés, próbaút, valamint a későbbbi üzemeltetés, javítás során is ellenőrzik. A hajó próbaútja után a hajót osztálya sorolják, és erről bizonyítványt állítanak ki *(classification certificate),* ami alapján a hajó biztosíthatóvá válik. Javításokat követően tengerképességet igazoló okmány bocsát ki az intézet

[915] SOYER, BARIS: *Warranties in Marine Insurance*. London, 2001, Cavendish, 135. p.
[916] WHITE, R.: The Human Factor in Unseaworthiness Claims. *Lloyd´s Maritime and Commercial Law Quarterly*. 1995. Issue 2. 221-229. p.
[917] BENNETT, HOWARD: *The Law of Marine Insurance*. Second Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 592. p.
[918] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 415. p. 203. lábjegyzet.
[919] Marc Rich & Co AG v BishopROck Marine Co Ltd (The Nicholas H) [1996] A.C.211; [1995] Lloyd´s Rep. 299. [HL].
[920] A legismertebb hajóosztályozó intézetek: Lloyd´s Register of Shipping, London; Bureau Veritas, Párizs; Germanischer Lloyd, Berlin; American Bureau of Shipping, New York; Norske Veritas, Oslo; Registra Italiano Navale, Róma.

(*certificate of seaworthiness*). A 100 tonna feletti nem osztályozott hajókon fuvarozás vagy nem, vagy csak jelentős pótdíj fejében biztosítható.[921]

2001. szeptember 11. miatt jelentős biztonsági szigorításokat vezetett az IMO, az *International Ship and Port Facility Code* (ISPS) 2004. július 1. napján lépett életbe.
Két részből áll: az A rész kötelező, a B rész ajánlott, mindegyik hatálya kiterjed utasszállító és áruszállító hajókra egyaránt.[922]

Minden hajót működtető társaságnak be kell szereznie hajónként egy *International Ship Security Certificate* dokumentumot, amit állandóan a hajón kell tartani. ISPS Code A rész, 19. Cikk.[923]

Az USA területén a *Maritime Transportation Security Act 2002* szintén 2004. július 1. napján lépett hatályba, az amerikai felségjelű hajókra kötelező az ISPS B része is[924].

Ahol a hajótest-biztosítók a teljes kárról írnak, bevett gyakorlat, hogy az ISM Kódexben (az *International Maritime Organization* berkein belül készült *International Safety Management Code*) rögzített összes releváns dokumentum bemutatását megköveteljék.[925]

Nem tengerképes a hajó, amennyiben a tűzoltó berendezések nem megfelelőek.[926]

A túlzási szkenárióban azok, akik felelősséggel fenyegetett tevékenységet végeznek, szükségtelen elővigyázatossági, biztonsági intézkedésekkel válaszolnak, vagy feladnak valamely társadalmilag hasznos tevékenységet. A *The Nicholas H* [1996] AC 211 ügyben a bírók úgy döntöttek, hogy a tisztességes megfontolások kizárnak az áru tulajdonosával szemben mindenféle hanyagsági keresetet, mivel a tengerbe veszett hajót nemrég megvizsgálta és tengerképesnek nyilvánította egy nemzetközi tengeri minősítő társaság. LORD STEIN, a Lordok Háza többségének nevében kijelentette, hogy az osztályozó társaságok „nonprofit társaságok, amelyeknek az az egyetlen céljuk, hogy elősegítsék a kollektív jólétet, nevezetesen az emberéletek és a tengeri hajók biztonságát”,[927] működésének hatékonyságát kockáztatja a felelősség veszélye, pl. a nagykockázatú üzleteket visszautasíthatják, pedig pont ott lenne leginkább szükség szolgálataikra. Ez a kockázat legyőzte LORD LLOYD kisebbségi ellenkező

[921] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás.* Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 60-61. p.
[922] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 395. p.
[923] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 395-396. p.
[924] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 395. p.
[925] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 392. p.
[926] Manifest Shipping Co Ltd v Uni-Polaris Insurance Co Ptd (The Star Sea) [2001] UKHL 1, [2003] 1 AC 469.
[927] MULLIS, ALISTAIR – OLIPHANT, KEN: *Torts*. 3rd Edition. Houndmills, Basingstoke, Hamshire, 2003, Palgrave MacMillan, 29. p.

véleményét, mely szerint a kötelezettség felismerése az osztályozó társaságokat megfelelő gondosságra ösztönözné a hajók minősítésénél, elősegítené a tengeri biztonságot.

Egyes esetekben a tengerképesség előírásait analógia útján alkalmazzák a közúti közlekedésre való alkalmasság elbírálásánál, A *Barrett* v. *London General Ins Co Ltd*[928] ügyben GODDARD J a tengerképesség szabályait alkalmazva mondta ki azt, hogy kizárólag akkor beszélhetünk alkalmatlanságról, ha ez nem csupán a káresemény bekövetkezésekor, hanem már az utazás megkezdésekor is fennállt, ezen analógiát azonban egyes bírók vitatták.[929]

A tengerképesség közvetlenül érinti a biztosítási szerződés érvényességét, a biztosítottnak a MIA 18. § alapján minden lényeges információt meg kell osztani a biztosítóval, amiról tudott, vagy tudnia kellett volna.[930]

A MIA 1906 39. cikk (5) bek. szerint kizárt a biztosító teljesítési kötelezettsége, amennyiben a hajót nem tengerképes állapotban küldték tengerre a biztosított tudomásával.[931]

V.1.2.2. Hajórongálás (matrózlázadás)

Barratry alatt a kapitány vagy a személyzet szándékos károkozását értik, ahol a hajó tulajdonosa vagy bérlője a károsult, ilyennek minősül, ha a hajó parancsnoka saját személyes céljai érdekében eltéríti a hajót az eredeti útvonalától.

A hajórongálás (*barratry*) veszélye az 1982-es *Institute Time Clauses Hull* (ITCH) alapján a megfelelő gondosság követelményének előírása, azaz a biztosító elutasíthatja azon kárigényeket, ahol pl. a hajótulajdonos gondatlan volt a legénység kiválasztásában, vagy felügyeletében. Ezen jogkövetkezmény lényegében megegyezik az ún. *Inchmaree* klauzulával.[932]

---

[928] Barrett v London General Ins Co Ltd (1934) 50 Ll L Rep 99, 101.
[929] Clarke v National Ins & Guarantee Corp Ltd [1964] 1 QB 199, 210-211
[930] KASSEM, AHMAD HUSSAM: *The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*. Swansea University, 2006, Swansea [PhD Thesis], 23-24. p.
[931] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 392. p.
[932] HAZELWOOD, STEPHEN J.: Marine Perils and the Burden of Proof. In Thomas, Rhidian ed.: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 143. p.

V.1.2.3. Inchmaree klauzula

A tengeri biztosításban az *Inchmaree* klauzula[933] alapján többek között fedezett „minden hiba a gépezetben vagy a hajótestben”[934] Az Egyesült Államokban a bíróságok szintén elfogadják a szubjektív megközelítést, azaz akkor is biztosított kockázatról van szó, ha az elkerülhetetlen, csak a biztosított nem tud róla.[935]

Az *Inchmaree* ügyben baleset vagy a mérnök hanyagsága miatt károsodott a hajó egyik vízpumpája (zárva volt egy szelep, aminek nyitva kellett volna lennie). A biztosítót mentesült szolgáltatási kötelezettsége alól, mivel a kár szárazföldön ugyanolyan könnyen bekövetkezhetett volna, mint tengeren.[936]

A Court of Appeal egyik döntése azonban megváltoztatta ezt a gyakorlatot, kimondva, hogy az ITC-Hulls 1983 nem tartalmaz semmilyen olyan követelményt, amely előírta volna a a következménykár meglétének bizonyítását.[937]

Az *Inchmaree* klauzula alapján az *Institute Time Clauses Hulls* 1995 6.2.1 pontja kimondja, ha a gépészetben látens műszaki hiba következik be, akkor ezt ugyan közvetlenül nem, de az ennek következtében a hajótestben bekövetkező károk (lyukak) kijavítását fedeznie kell a biztosítónak.[938]

Az 1983-as ITC-Hulls *Inchameree* klauzula 6.2.2 pontja szerint a fedezet kiterjed a kazánrobbanás, tengelytörés, vagy a hajótörzs, gépház látens meghibásodása által okozott károkra.[939]

Egészen mostanáig az volt a londoni kárbecslői gyakorlat, hogy a fenti szabály alapján a biztosítás fedezi a látens hibás alkatrész által okozott károkat, de nem terjed ki a fedezet a hibás alkatrész megjavításának költségeire.[940]

---

[933] Thames and Mersey Marine Insurance Co. v. Hamilton, Fraser, & Co. (1887), 12 A.C. 484. Az Inchmaree a hajó neve volt, és a bíróság ebben az ügyben elutasított a biztosított keresetét.
[934] The Lydia Flag [1998] 2 Lloyd´s Rep 652.
[935] The Court of Appeals (724 F 2d 369, 373).
[936] The Thames and Mersey Marine Insurance Co Ltd v. Hamilton, Fraser & Co (1987) 12 App Cas 484.
[937] ZAVOS, CHRIS: *The international hull clauses*. In Rhidian Thomas ed.: Marine Insurance: The Law in Transition. London, 2006, Informa, 162. p.}
[938] LOWRY, JOHN – RAWLINGS, PHILIP: *Insurance Law: Doctrines and Principles*. Oxford, 1999 Hart Publishing, 241. p.
[939] ZAVOS, CHRIS: *The international hull clauses*. In Rhidian, Thomas ed.: Marine Insurance: The Law in Transition. London, 2006, Informa, 162. p.
[940] ZAVOS, CHRIS: *The international hull clauses*. In Rhidian, Thomas ed.: Marine Insurance: The Law in Transition. London, 2006, Informa, 162. p.

A látens kár nem fedezhető fel az ésszerűen képzett ember vizsgálatával. Ez egy fajtája a belső tulajdonságnak, ennek megfelelően a fenti szakasz hatálya alá esik, tehát csak akkor terjed ki rá a biztosítási fedezet, ha a szerződés kifejezetten így rendelkezik.[941]

A biztosítók azonban nem szívesen állnak helyt a hajótörzs, ill. a gépház látens hibáiért, ezért az új szokványba visszaállította az eredeti állapotot. Az ITC-Hulls (2002) 2.2.2 szerint biztosított: „a gépház vagy a hajótörzs látens hibája által okozott kár, de csak a látens hiba kijavításának költségét meghaladó mértékben."[942]

Végül 2003-ban egy köztes állapotot fogadtak el, miszerint a látens hibára nem fizet ugyan a biztosító, de amennyiben a látens hiba következménykárt okoz, úgy mind az eredeti, mind pedig a következménykár felét állja a biztosító.[943]

V.1.2.4. Institute Excess Liability klauzula

A hajóra kötött biztosításban az ilyen kötvények teljesen megszokottak, amelynek oka az, hogy a hajó többre értékelésével meghatározott körülményeket is fedezzen a biztosítás. Az *Institute Excess Liability Clause*-ban szokták gyakran alkalmazni a hozzáadott értékre alapuló kötvényeket, mely kiterjed egyrészt (1) a közös hajókárra, a hajómentési költségekre, (2) sue and labour költségek, (3) összeütközésből származó felelősség, ami a hajó eredeti kötvénybeli alulértékelése miatt teljes mértékben nem lenne követelhető. Korábban ezeket a kötvényeket a kiadások biztosítására is használták.[944]

V.1.2.5. Abandon

Az átengedés *(abandon)* elsődlegesen egy akaratlagos átruházást jelent, ahol a biztosított a biztosítás tárgyával kapcsolatos jogait teljes kár esetében a biztosítónak átengedi. Ebben az értelemben a tengeri biztosításból származik, ahol a MIA 1906 61-63. §§. foglalkoznak vele. Az átengedés akkor következik be, amikor a biztosító ennek ajánlatáról értesíti a biztosítót, és utóbbi ezt elfogadja. A dolog tulajdonjogát a biztosítóra ruházzák, aki

---

[941] ZAVOS, CHRIS: *The international hull clauses*. In Thomas, Rhidian ed.: Marine Insurance: The Law in Transition. London, 2006, Informa, 162. p.
[942] ZAVOS, CHRIS: *The international hull clauses*. In Thomas, Rhidian ed.: Marine Insurance: The Law in Transition. London, 2006, Informa, 163, p.
[943] ZAVOS, CHRIS: *The international hull clauses*. In Thomas, Rhidian ed.: Marine Insurance: The Law in Transition. London, 2006, Informa, 161, 164. p.
[944] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 318-319. p.

minden tulajdonosi jogot megszerez, beleértve a fuvardíj megszerzésének jogát is.[945] A biztosító, mint új tulajdonos jogosult mindennemű profitra, még akkor is, amennyiben a kár mértékét jelentősen meghaladják.[946]

Maga a jogintézmény más országok jogában is ismert, de van, ahol enyhébb követelmények vonatkoznak rá, pl. az olasz *Codice della Navigazione* 540. §. (c) szerint akkor lehet átengedni a biztosítónak a hajót, ha a javítás költségei elérnék a hajó biztosítási értékének háromnegyedét, s ugyanilyen rendelkezést ír elő a rakományra vonatkozóan is az 541. §. (d) bek.[947]

Az *abandon* kifejezésnek egy másodlagos jelentése is van valamennyi kárbiztosításban, nevezetesen az a szabály, hogy amennyiben a tényleges totálkárt kifizeti a biztosító, akkor a biztosított köteles felhagyni mindennemű, a biztosított dologhoz kapcsolódó jogával. Amennyiben valakinek elveszik egy ingósága, majd megkerül, miután a biztosított teljes kártalanításban részesült, a biztosító jogosult a megtalált vagyontárgyra.[948]

Amennyiben a hajót átengedték a biztosítónak, akkor jogosult minden felmerülő fuvardíjra ezután. Abban az esetben viszont, ha a hajóskapitány az átengedés előtt átrakodta az árut, a fuvarfeladat teljesítéséből eredő mindennemű fuvardíj az átengedett hajó tulajdonosát illeti. [949]

A LORD BLACKBURN a *Simson* v. *Thomson* ügy bírósági ítéletében kimondta, hogy amikor totálkárt szenvedett a hajó, és a biztosító teljesített, a hajó tulajdonjogát is megszerzi automatikusan a biztosító.[950]

A vélelmezett teljes kár *(constructive total loss)* esetében nem semmisült még meg az áru, vagy fuvareszköz, de bekövetkezése bizonyosnak, elháríthatatlannak tűnik. Ebben az esetben az az ésszerű eljárás, hogy a biztosító értesítését követően *(notice of abandonment),* biztosítói elfogadás esetén átengedik (*abandon*) a biztosítónak a biztosítás közvetett tárgyát, aki azon tulajdonjogot szerez, cserébe kifizeti a biztosítási összeget, vagy annak szerződés szerinti arányos részét.[951]

---

[945] MIA1906 63. §; Glenn Line v. Att.-Gen. (1930) 36 Comm. Cas 1, 13 per Lord Atkin, Rankin v. Potter (1873): R. 6 H.L. 83, 144 per Martin B., 156 per Lord Chelmsford.
[946] Lucas v. Export Credit Guarantee Dept. (1973) 1 W.L.R 914, 924 per Megaw L.J.
[947] GAUCI, GOTTHARD: Constructive Total Losses in the Law of Marine Insurance. In Rhidian Thomas ed.: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 202. p.
[948] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 479-450. p.
[949] WILSON, JOHN F.: *Carriage of Goods by Sea*. 6th Edition. Harlow, 2008, Pearson Longman, 296. p.
[950] (1877) 3 App Cas 279 at p 292, HL.; HODGES, SUSAN: *Law of Marine Insurance.* London, 1996, Cavendish, 9-10. p.
[951] MAJTÉNYI – KOVÁCS - SZALAY: *Fuvarjog 3. füzet. Tengeri Fuvarjog*. Budapest, 1991, Tankönyvkiadó, 1991. [Kézirat], 44. p.

Az átengedési jog (*abandon*) alapján a biztosított a biztosítóra ruházza át a biztosítási szerződés közvetett tárgyát a biztosítói szolgáltatás fejében, hatóság vagy közjegyző által hitelesített *abandon-revers* (kötelezvény) dokumentumban rögzítve.[952]

V.1.2.6. Légijárművek biztosítása

A légijogban több egyzmény is rendelkezik a légijárművek harmadik személyekkel szembeni kártérítési felelősségéről, minegyik a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (*International Civil Aviation Organization* - ICAO) égisze alatt született. A légi járművek által harmadik félnek jogellenes cselekményekkel okozott károkról szóló Római Konvenció (1952), kiegészítve az Montreali Protokollal (1978) az, ami leginkább elfogadott, bár ezt is mindösszesen 49 állam írta alá, a légi járművek üzembentartóitól felelősségbiztosítási szerződést, vagy megfelelő pénzügyi garanciát követel meg,[953] míg a fegyveres konfliktus, zavargás következtében beállott károk tekintetében *expressis verbis* kizárja a légi jármű üzembentartójának felelősségét.[954]

A két legmodernebb egyezmény még megfelelő számú ratifikáció hiányában nem lépett hatályba, ugyanakkor a második egyezmény tervezete lehetővé tenné politikai kockázatok biztosítását is.[955]

A légi biztosításban az AVN 48 *War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause* záradékkal lehet a politikai, ezen belül különösen a háborús és sztrájkkockázatokat kizárni, ugyanakkor ennek ellenére az AVN 52 *Extended Coverage Endorsement* (*Aviation Liabilities*) záradékkal a sztrájkkockázatok kizárása ellenére a háborús kockázatokat fedezni fogja a biztosítási szerződés.

A légiforgalomban használatos az AVN 51 *Extended Coverage Endorsement (Aircraft Hulls)* klauzula is.

---

[952] SOMOGYINÉ HEGYI ANNA szerk.: *A külkereskedelem technikája és szervezése*. Budapest, 1989, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 433. p.
[953] Római Konvenció 15. cikk.
[954] Római Konvenció 5. cikk.
[955] *Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties (The General Risks Convention) ICAO Doc. 9919 (2009); Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft (The Unlawful Interference Compensation Convention) ICAO Doc. 9920 (2009).*

SIPOS DÓRA kritizálja a Montreali Egyezmény azon szabályozási stílusát, hogy a fuvarozót részesíti fokozott érdekvédelemben, az ő szerződéses felelősségét korlátozza nagy kockázata alapján. Álláspontja szerint mindez nem felel meg a korszerű légiformalom biztonságának, mely mindegyik szerződő fél kockázatát csökkenti, így felhívja figyelmét a feladó érdekeinek fokozottabb körülbástyázására.[956]

V.1.2.7. Institute Voyage Clauses Hull

A hajótestre kötött biztosítások többséges adott időre szól ugyan, de léteznek útvonal kötvények is. A biztosítási fedezet tárgyi hatálya csak kivételesen terjed ki a vontatásra (*towage)*, az áruküldemény nyílt tengeri átrakodása pedig csak a biztosító előzetes értesítését követően lehetséges.

A rakomány biztosítási fejezetben már megismert *Held Covered* klauzula alkalmazásával itt is lehetőség van a biztosított útvonal jogszerű megváltoztatására, ugyanakkor a biztosító pótdíjat követelhet az esetlegesen megnövekedett kockázat miatt.

A biztosítási fedezet kiterjed az alábbi veszélyekre:

- bármely hajózható víz (tenger, folyó, tó) veszélyei
- tűz, robbanás
- rablás, ha az elkövető a hajótól független személy
- áruk tengerbe dobása (*jettison*)
- kalóztevékenység
- gépészet lerobbanása, vagy atomreaktor meghibásodása
- bármilyen fizikai kontaktus légijárművel, vagy abból leesett tárggyal, szárazföldi létesítménnyel
- földrengés, vulkanikus tevékenység.

A biztosítás fedezi a szennyéssel okozott károkat is

Kizártnak minősülnek ugyanakkor a politikai kockázat (sztrájk, háború), valamint a saját atomreaktor meghibásodásán kívül az egyéb nukleáris károk.

[956] SIPOS DÓRA: A fuvarjog néhány aktuális kérdéséről, az 1999. évi Montreali Egyezmény fényben. *Romániai Magyar Jogtudományi Közlöny*, 2003. 1. sz. 58. p.

Mentesül teljesítési kötelezettsége alól a biztosító, ha a kárt a biztosított, hajótulajdonos vagy azok vezető tisztségviselői megfelelő gondosságának (*due diligence*) hiánya okozta. Nem tartozik az előbbi személyi körbe a hajó tisztjei (*Master Officers*) és legénysége.

A hajóütközés miatt bekövetkezett felelősségi károk szokásos 3/4 részét fizeti a biztosító az ún *3/4ths Collision Liability Clause* keretében, ennek során nem csupán a vétlen járműben és rakományában okozott károk, hanem a közös hajókár, mentési költségek, valamint a másik jármű használhatatlansága, késedelme miatti költséget is fizetendők.

A felelősségi károknál kizárt kockázatnak számít az élet, egészség, testi épség sérelme, valamint a másik hajó legénysége személyes használati tárgyaiban bekövetkezett értékcsökkenés is.

A biztosító meghatározhatja, hogy melyik kikötőben kell megjavítani a hajót, ha pedig ezt a biztosított dönti el, úgy vétójoga van mind a javítás helye, mind pedig a javítást végző cég kiválasztása tekintetében.

V.2. Norvég Tengeri Biztosítási Terv

A Norvég Tengeri Biztosítási Terv 1996 nem kíván teljes jogharmonizációt végrehajtani, hanem egy választható jog lesz, amely alapvetően a londoni piacnak kíván konkurenciát teremteni. Nagy előnye, az, hogy a piacon ezen nem kötelező szokványt már elfogadták, és a kereskedelmi gyakorlatban alkalmazzák.[957]

Norvégiában ez első biztosítási szerződési jogi törvény 1930-ban született, amit 1989-ben teljesen átdolgoztak. Eredetileg a jogalkotó azt szerette volna, hogy hatálya terjedjen ki minden biztosítási szerződésre, de a Norvég Hajótulajdonosok Szövetsége és az 1911. augusztus 11. napján alapított Tengeri Biztosítók Központi Uniója (Cefor, Sjøassurandørernes Centralforening, the Central Union of Marine Underwriters) tiltakozása hatására a tengeri biztosítást kivették a törvény hatálya alól.[958]

[957] LUND, HAAKON STANG: Comparative Lessons Derivable from the Norwegian Marine Insurance Plan 1996. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 181. p.
[958] LUND, HAAKON STANG: Comparative Lessons Derivable from the Norwegian Marine Insurance Plan 1996. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 182. p.

A Norvég Tengeri Biztosítási Terv első verziója 1867-ben készült el, a Skandináv Tengeri Biztosítási Terv 2013 2013 (2016-os verziója)[959] a Norvég Tengeri Biztosítási Terv 1996-ből fejlődött ki.

Különlegessége, hogy a Skandináv Hajótulajdonosok Szövetsége (Nordic Ship Owner Associations), és a Skandináv Tengeri biztosítók Szövetséget (Nordic Association of Marine Insurers – Cefor) hozta tető alá.

Az Állandó Felülvizsgáló Bizottságnak elnökét és titkárát Skandináv Tengerjogi Intézet adja (Trine-Lise Wilhelmsen és Kaja de Vibe Malling, de tagja a bizottságnak Skandináv Kárbiztosok Testülete is).

A P&I biztosításon kívül a hajótulajdonosok minden standart biztosítási igényét igyekszik kielégíteni.

Az angol gyakorlattal (ITCH) szemben a kalózkodás kockázata főszabályként nem fedezett, csakán a háborús kockázatok záradék alkalmazása esetén biztosított.

Amennyiben azonos mértékben vezetett biztosított és nem biztosított kockázat a kárhoz, úgy lehetőség van 50%-os kárkifizetésre (az angol kötvény ilyen esetben nem fizetne).

Az okozatossági szabályok jelentős eltérése miatt skandináv alapkötvény nem kombinálható az angol kiegészítő kockázokkal, pl. háborús fedezet.

A norvég kötvény hajóösszeütközés esetén a teljes kárt (4/4-részt) fizeti, szemben az angol jog ¾-es szabályával, ráadásul a hajóütközés szabályát kiterjeszti egyéb rögzített, vagy úszó egyéb objektumokra is (fixed and floating objects, FFO).

A biztosított tájékoztatás kötelezettségének vétlen megszegése nem eredményezi azonnal a biztosítási fedezet megszűnését, mint az angol jogban, hanem a biztosító csupán 14 napos felmondási idővel felmondhatja a biztosítási szerződést.

[959] http://www.nordicplan.org/The-Plan/

A kockázat növekedése kapcsán egyáltalán nem alkalmazza a *warranty* jogi kategóriáját. Két esetben szűnü meg automatikusan a fedezet, egyrészt, ha változás áll be a hajó tulajdonosának személyében, valamint ha a hajó osztályba sorolását elveszti vagy felfüggesztik.

Konstruktív totálkárt állapítanak meg, ha a javítási költség meghaladja a hajó biztosítási, vagy javítás utáni piaci értéke közül a magasabbik 80%-át.

VI. Védelmi és Kártalanítási Klubok

A kölcsönös biztosító egyesületek által nyújtott elsődleges fedezetek alapvetően három részre oszthatóak: *protection and indemnity* (jelen esetben harmadik személyekkel szemben fennálló felelősség), háborús kockázatok és jogvédelmi biztosítás. Van olyan klub, amely mindegyik módozattal foglalkozik (pl. *Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.*) míg mások csak egy-egy módozattal.[960]

A klubok eredetileg abból a célból jöttek létre, hogy kártalanítsák a hajótulajdonosokat a hajóban és áruban bekövetkezett kár vonatkozásában, azonban tevékenységüket fokozatosan kiterjesztették egyéb károkra is, pl. fuvardíj, sőt jogvédelmi biztosítás. Ma már léteznek másféle klubok is, amelyek pl. az olajszennyezéssel okozott kárfelelősség esetén nyújtanak pénz- vagy egyéb szolgáltatást.[961]

A klubok előnye alapvetően az volt, hogy alacsony biztosítási díjakkal dolgoztak.[962]

A P&I fedezet inkább vagyon-, mint felelősségbiztosításként működik, hiszen minden P&I klub szabályzatában megtalálható a *pay first* vagy *pay to be paid* klauzula, amely értelmében a klub csak a tagja által már korábban megfizetett kártérítést téríti meg utólag.[963] A P&I átfedő biztosítás: vagyon- és felelősségi fedezetet egyarán jelent.[964]

A P&I klubok nem biztosítják a rakományt, csak a hajót,[965] a klub kizárólag tagjainak nyújt szolgáltatást.[966]

Hajótulajdonosok kölcsönös biztosító egyesületei szövetsége *Associations of Shipowners for Mutual Assurance*. A hajótulajdonosok kölcsönös biztosító egyesületei

---

[960] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 483. p.
[961] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 85-86. p.
[962] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 84. p.
[963] Részletesebben: HAZELWOOD, STEPHEN J.: *P&I Clubs: Law & Practice*. 3rd Editon. London, 2000, LLP, 8-9. fejezet.
[964] SELVIG, ERLING: The Hamburg Rules, the Hague Rules and Marine Insurance Practice. *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 12 (1981) No. 3. 308. p.
[965] ANDERSON, PHILIP: *The Mariner´s Guide to Marine Insurance*. London, 1999, The Nautical Insurance, 38. p.
[966] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 87. p.

(*Protection and Indemnity Associations P&I Clubs*) általában kizárják a felelősségüket, amennyiben *bill of lading* nélkül történik a fuvarozás.[967]

A P&I Klubok kifizetik tengeri hajók összeütközése esetén a *Running Down Clause* (RDC) szerinti összeg 1/4-ét állják, ezen felül a környezetszennyezési, személyi sérüléses károkat, a fuvarozott áru elvesztésével kapcsolatos felelelősségi károkat fizetik ki.

A *Defence Club*, más néven *Freight Demurrage and Defence Association* (FD&D) a tulajdonos elmaradt hasznának, valamint egyéb biztosítatlan dolgainak megtérítésére irányuló eljárások igényérvényesítési költségeit fedezi.

A P&I klubokkal kapcsolatban a MIA 1906 85. § rendelkezik: két vagy több személy kölcsönösen biztosítják egymást tengeri károk ellen, biztosítási díj nélkül.[968]

Az ún. védelmi és helytállási (*Protect and Indemnity* - P&I) klauzula kiegészíti a normál felelősségbiztosítási fedezetet szinte minden harmadik személlyel szembeni kártérítési felelősségre, akár a parti infrastruktúrában okozott kárra, akár személyi sérülés miatti sérelemdíjra vonatkozóan.[969]

A hajóütközéseken kívül egyéb felelősségre is kiterjed a P&I fedezet, pl. szennyezési károkra, de egyéb, személybiztosítás jellegű kiadásokra is.[970]

A P&I klubok az óceánjáró hajók közel 100%-át biztosítják harmadik személyekkel szembeni kártérítési felelősségük alapján. 1968-ban a kombinált és intermodális fuvarozási trendek kapcsán létrejött a TT Club (*Through Transport Mutual*), ami az óceáni konténerek kb. 70 %-át biztosítja.[971]

A P&I klubok sokszor olyan kockázatokra nyújtanak fedezetet, melyet nem vállalnak a a normál biztosítók.[972]

A P&I klubok az ún. *International Group Pool*-ban viszontbiztosítják egymást, valamint az egész pool viszontbiztosítással rendelkezik a Lloyd´s-nál.[973]

---

[967] Britannia P&I Club, 19 (iii) (c) szabály: THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED: *Protection & Indenmity Rules and List of Correspondendts. Class 3 2018/18 Policy Year.* https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2018/02/Britannia-Rules-2018-PI.pdf (2018. január 2.).
[968] DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th edition. London, 1975, Witherby & Co., 498. p.
[969] ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY: *Biztosítási kézikönyv*. Budapest, 1997, Biztosítási Oktatási Intézet, 461. p.
[970] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 485. p.
[971] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 45. p.
[972] GOODACRE, J. Kenneth.: *Marine Insurance Claims.* 2nd Edition. London, 1981, Witherby & Co., 11. p.
[973] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 40. p.

VI.1. A jogvédelmi biztosítás alapkérdései

VI.1.1. A jogvédelmi biztosítás funkciója és kialakulása

A jogvédelmi biztosítás – az *all risks* típusú biztosítások mellett – a legváltozatosabb kockázatokra nyújt fedezetet, hiszen a jogviták keletkezésének okai szinte felleltározhatatlanok.

Magyarország Alaptörvénye szerint mindenki jogosult arra, hogy egy jogvitában a független és pártatlan bíróság tisztességes tárgyaláson bírálja el kérelmét, a hatóságok részrehajlás nélkül, tisztességes módon intézzék ügyeit, valamint az alkotmány megfogalmazza a jogorvoslathoz való jogot.[974]

Az Alaptörvényben is biztosított jogok tényleges érvényesülése előtt azonban több korlát is áll, ilyen a jogi szaktudás, az ügy eldöntéséhez esetlegesen szükséges egyéb szakismeret (jogi képviselő, valamint szakértő megbízásával a fentiek pótolhatók), valamint az eljárási költségek viseléséhez szükséges anyagi teherviselő képesség.

Szociológiai, jogtudományi vizsgálatok egyaránt alátámasztják, hogy számos esetben az objektív igazság a szaktudás vagy anyagi háttér teljes vagy részleges hiánya miatt nem érvényesül.[975] A jogvédelmi biztosítás különösen alkalmas eszköz arra, hogy a pozitív jog szociológiai értelemben is joggá váljon.[976]

A jogvita keletkezésének káreseménykénti felfogása ugyanakkor kifejezetten lehetővé teszi annak biztosítási eseményként való felfogását az ún. kárbiztosítások körében.

A közösségi jogban már 1975-ben megkezdődtek egy jogvédelmi biztosítással kapcsolatos irányelv megalkotásának előkészületei, azonban az irányelvek csak 1987-ben sikerült elfogadni.[977] Az irányelv elfogadásának egyik nehézsége arra volt visszavezethető, hogy az 1930-as évek óta a német jogban csak olyan biztosítók nyújthattak jogvédelmi biztosítási szolgáltatást, amelyek más ágazatban nem voltak érdekeltek.[978] A biztosítási jogban kis specializációnak hívjuk a fenti német elkülönítést, nagy specializációnak pedig a közösségi jog életbiztosítás és nem-életbiztosítási ágra osztását, melynek bevezetésével párhuzamosan a kis specializációt kötelezően eltörölték.

---

[974] Magyarország Alaptörvénye XXIV. cikk, XXVIII. (1) és (7) bekezdések.
[975] POKOL BÉLA: *Jogszociológiai vizsgálódások*. Budapest, 2003, Rejtjel Kiadó, 49. p.
[976] POKOL BÉLA: A joghoz jutás esélyei. *Jogelméleti Szemle*, 2002. 2. sz. http://jesz.ajk.elte.hu/pokol10.html (2013. 11.12).
[977] 87/344/EGK irányelv a jogvédelmi biztosítással kapcsolatos törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról, felváltotta azóta Az Európai Parlament és a Tanács 2009/138/EK irányelve a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról (Szolvencia II).
[978] ZAVODNYIK JÓZSEF: *A jogvédelmi biztosítás szabályozásához*. Budapest, 1996, Állami Biztosításfelügyelet, 1996., 5. p.

További nehézséget jelentett a biztosítottak és a biztosítók közötti érdek-összeütközések szabályozása, valamint a jogvédelmi biztosítás és a felelősségbiztosítás elhatárolása, összefüggéseinek szabályozása, valamint az ún. aktív kárrendezés, mely érdekellentétet szült a kár megelőlegező és azt tényleges viselő biztosítók között.

A jogvédelmi biztosítás célját – részlegesen – más jogintézmények is megvalósíthatják, ideértve a jogsegélyszolgálatok működését, a jogi segítségnyújtó szolgálatot, valamint az ún. segítségnyújtási (asszisztencia) szolgáltatásokat, amelyek azonban sem külön-külön, sem összességében nem nyújtanak kellő védelmi szintet.

VI.1.2. A jogvédelmi biztosítás szociológiai aspektusai

A jogvédelmi biztosítás különösen alkalmas eszköz arra, hogy a pozitív jog szociológiai értelemben is joggá váljon,[979] ezért megkülönböztetett figyelmet érdemel szabályozása a biztosítási jogon belül, hiszen a hagyományos biztosítási jogviszonyokhoz képest egészen eltérő a szerződéses láncolatokban a felek érdekállása.

A XX. század elejétől létrejött jogvédelmi biztosítás általános célja, hogy közvetlen és közvetett jogvédelmi fedezetet nyújtson, előbbi érdekvédelmet jelent peres vagy peren kívüli eljárásokban, utóbbi pedig ügyvédi, szakértői stb. költségek átvállalását jelenti.

A jogvédelmi biztosítás angol nyelvű elnevezése *(legal expenses insurance)* a költségek viselését helyezi előtérbe, ezzel szemben a magyar elnevezés az alanyi jogok védelmére, és azok eljárásjogi érvényesülésére, jogszociológiai funkciójára fókuszál, hasonlatosan a német elnevezéshez *(Rechtsschutzversicherung)*. A biztosító a biztosítási esemény bekövetkezését követően vagy közvetlenül pénzszolgáltatást nyújt a jogvitába keveredett ügyfele számára, vagy részben vagy egészben pénzbeli értékkel bíró, természetbeni szolgáltatást nyújt számára, utóbbi elterjedtsége valamennyire egy biztosítási piac fejlettségét is mutatja.

VI.1.3. A jogvédelmi biztosítás helye a biztosítási jog rendszerében

A Bit. értelmében a jogvédelmi biztosítás a „jogi eljárási költségek viselésére és a biztosítási fedezetből fakadó más szolgáltatások nyújtására vonatkozó kötelezettség díj ellenében történő elvállalása, így különösen a) a biztosított által elszenvedett kár és a részére járó sérelemdíj peren kívüli egyezséggel vagy polgári, illetve büntetőeljárás során történő

[979] POKOL BÉLA: A joghoz jutás esélyei. *Jogelméleti Szemle*, 2002. 2. sz. http://jesz.ajk.elte.hu/pokol10.html. (2013. november 12.)

megtérülésének biztosítása, b) a biztosított polgári, büntető-, közigazgatási hatósági vagy egyéb eljárásban, illetve a biztosítottal szemben támasztott kártérítési és sérelemdíj iránti igény esetében való védelme vagy képviselete."[980]

A jogvédelmi biztosítás ágazat kockázatait a fenti feltételek fennállása esetén is csak akkor lehet a segítségnyújtás ágazat kiegészítő kockázatának tekinteni, ha tengeri hajókkal kapcsolatos peres ügyekről vagy kockázatokról van szó, vagy kizárólag utazás során bajba jutott személyeknek nyújtott szolgáltatásra kötelezi magát a biztosító.

VI.1.4. A jogvédelmi biztosítás kötelmi jogi szemszögből

A Bit. az egyes biztosítástípusok különös szabályai keretében külön szól a jogvédelmi biztosítási szerződésekről.

A biztosítónak már a jogvédelmi biztosítási tevékenység megkezdésére vonatkozó engedély kérelmezésekor nyilatkoznia kell számos olyan körülményről, melyek az ügyfelek védelmét szolgálják, valamint a biztosító tisztességtelen eljárásának még a látszatát is kizárják.

A biztosító vagy azt garantálja, hogy más – név és székhely szerint megjelölt - vállalkozást bíz meg a jogvédelmi károk rendezésével, vagy szavatolja a biztosított szabad ügyvédválasztási szabadságát. A fentieken túl lehetőség van arra is, hogy a biztosító saját alkalmazottakkal oldja meg a jogvédelmi károk rendezését és a jogi tanácsadást, azonban ebben az esetben a fenti személyeknek függetlennek kell lenniük mind más biztosítóktól, mind pedig az adott biztosító másik biztosítási ágazattal foglalkozó szervezetétől.

A fenti három megoldás közül a biztosító egyszerre kettőt vagy hármat is választhat, azonban egy konkrét biztosítási szerződésre kizárólag egy opció választható.

A kárrendezéssel csak kizárólag a biztosítótól pénzügyileg, irányításilag és adminisztratív szempontból független és pártatlan részvénytársaság, korlátolt felelősségű társaság vagy külföldi székhelyű vállalkozás fióktelepe bízható meg, feltéve, hogy jogvédelmi károk rendezésével foglalkozik.

A biztosító jogi képviselőt csak akkor ajánlhat az ügyfele számára, ha az nem élt a szabad ügyvédválasztás lehetőségével, és a biztosítós írásban vagy más bizonyítható módon kifejezetten kérte a jogi képviselő ajánlására. A biztosító ilyenkor legalább három potenciális

[980] Bit. 4. §. (1) bek. 48. pont.

jogi képviselő ajánlására köteles akként, hogy az információ-átadás során a biztosító más biztosítási szerződésekkel kapcsolatban ne használhassa fel az adatokat.

Fennáll a veszélye annak, hogy a biztosító eltérő szolgáltatási limitet kínál akkor, ha a biztosító által ajánlott listáról választ jogi képviselőt az ügyfél, és akkor, ha listán kívüli ügyvéd szolgáltatásait vesz igénybe, azonban ez a megkülönböztetés versenyjogilag aggályos.

A biztosítási szerződés minimális tartalmi követelményeit a Bit. tartalmazza, ráadásul a jogvédelmi biztosításra külön előírásokat is megfogalmaz.[981]

A biztosított jogosult jogi képviselője szabad megválasztására bármely közigazgatási hatósági és bírósági eljárásban érdekei védelme érdekében.

A biztosított és a biztosító közötti nézeteltérés esetében külön érdekegyeztető eljárást kell szabályoznia a biztosítási szerződésnek, melynek ki kell térnie az igazságos költségviselés szabályaira is. A biztosított ügyvédhez is fordulhat a nézeteltérés tisztázására a biztosítási szerződés kizáró rendelkezése hiányában akként, hogy a biztosító köteles az ügyvéd iránymutatása alapján eljárni, ha az az ügyfélnek adott igazat.

A szerződésnek speciális eljárási szabályokat kell tartalmaznia arra az esetre, amennyiben két vagy több, különböző érdekállású személy rendelkezik ugyanannál a biztosítónál felelősségbiztosítási vagy jogvédelmi fedezettel.

A fenti rendelkezések nem érvényesek a tengeri hajók használatából eredő, vagy e használattal kapcsolatos jogvitákra, mely az ún. Védelmi és Kártalanítási Klubok (*Protection and Indemnity Clubs - P&I Clubs*), mint régi hagyományokra visszatekintő kölcsönösségen alapuló jogvédelmi szolgáltatást is nyújtó szervezetek kiváltságok helyzetére vezethetők vissza.

Amennyiben az ügyfél külön meghatalmazást ad,[982] úgy bármely bírósági vagy közigazgatási eljárásban képviselheti a biztosítottat a biztosító jogvédelmi ágazatban kárrendezéssel, illetve jogi tanácsadással foglalkozó alkalmazottja, mely képviseleti jogot a hatályos polgári perrendtartás is elismeri[983].

Amennyiben a jogvédelmi biztosítást egy másik biztosítási szerződés részét képezi, úgy a jogvédelmi biztosításra vonatkozó részt el kell különíteni a biztosítási szerződésen belül, és erre az ügyfelek figyelmét kell hívni, valamint külön fel kell tüntetni a biztosítási díjon belül a jogvédelmi biztosítási fedezet díját.

---

[981] KOVÁCS ZSOLT szerk.: *Biztosítási Közjog*. Budapest, 2006, HVG-ORAC, 242. p.
[982] Bit. 164. §.
[983] A polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. tv. 65. § g) pont.

VI.1.5. A jogvédelmi biztosító kapcsolata más ágazatbeli biztosítókkal

A jogvédelmi biztosítás speciális abból a szempontból is, hogy az önálló jogvédelmi szolgáltatást nyújtó biztosító gyakran más biztosítótársaságokkal szembeni fellépésre kényszerül, hiszen ügyfele valamilyen más biztosítási jogviszonya kapcsán keveredik jogvitába egy másik biztosítótársasággal.[984]

A jogvédelmi biztosítási szerződés esetében sokszor a teljesíteni vonakodó biztosítóval szemben kell eljárni, itt külön is meg kell említeni a vagyon- és felelősségbiztosítókat.

Önmagában tehát az a tény, hogy az ügyfél érdekében jogvédelmi biztosító jár el, meghátrálásra késztetheti a teljesíteni vonakodó másik biztosítót, hiszen mind a perköltségek viselése terén megnyilvánuló anyagi teherviselő-képesség, mind pedig a jogi szaktudás tekintetében kiegyenlítődnek az erőviszonyok.

Érdekesség, hogy a magyar biztosítási piacon egy kifejezetten jogvédelmi biztosításra szakosodott vállalkozás létezik, nevezetesen a DAS Jogvédelmi Biztosító, azaz a magyar biztosítási piacon jórészt kiegészítő biztosítási szolgáltatásként jelenik meg a jogvédelmi biztosítás.

VI.1.6. A biztosító és az ügyfél érdekében eljáró jogi képviselő kapcsolata

A jogvédelmi biztosítás szabályozása és alkalmazása során különös jelentősége van a kizárási és összeférhetetlenségi szabályoknak, hiszen felmerül a jogi képviselő szabad megválasztása korlátozásának veszélye, mely különösen aggályos az ügyvédi megbízási szerződés bizalmi jellegére tekintettel. A jogvédelmi biztosítás ráadásul nem csupán önálló jogviszonyként, hanem más biztosítási jogviszony (pl. felelősségbiztosítási szerződés) részeként is létrejöhet.

VI.1.7. Jogvédelmi biztosítás a szállítmánybiztosításban

A jogvédelmi biztosítást szó szerint *freight, demurrage and defence cover*-nek nevezik (fuvardíj, fekbér és védelmi fedezet). Itt is érvényesül a *pay first* klauzula.[985]

---

[984] CANE, PETER: *Atiyah's Accidents, Compensation and the Law.* Cambridge, 2004, Cambridge University Press, 221. p.
[985] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 491. p.

VI.1.8. A jogvédelmi biztosítás társadalmi megítélése

A biztosítási jog esetében pszichológiai és közgazdasági értelemben az ügyfél az anyagi biztonságot vásárolja meg, ugyanakkor külön is szeretném hangsúlyozni, hogy a kockázatok, költségek és várható hasznok elemzése[986] nem csupán a gazdaságpszichológia[987] vagy a szerződések előkészítő szakaszának sajátja, hanem a hétköznapi életben előforduló jogviták során is kiemelt szerepet kap. A fenti mérlegelés a peres, nemperes vagy közigazgatási eljárás megindítása és lefolytatásának tényét, annak időtartamát és költségvonzatát, valamint akár esetleges kimenetelét is meghatározhatja[988].

Azt gondolom, hogy a közgazdaság kockázatkezelésnek *(risk management)*, valamint az új Ptk. megújult emberképének[989] nem csupán az üzleti életben, hanem a természetes személyek hétköznapi életében is meg kell jelennie. A paradigmaváltásnak ráadásul meg kell haladnia a konkrét jogviszony-központúságot, azaz nem szabad csupán egy adott szerződés előkészítésére, vagy egy deliktuális kárkötelem megoldására fókuszálni, hanem a megfontolt öngondoskodás, prudens pénzügyi tervezés és kockázatkezelés talaján kell állnia. Mindenkinek mérlegelnie kell saját életviszonyaira tekintettel az eljárási költségek viselésére való képességét, valamint az eljárás lefolytatásához szükséges szaktudása meglétét, és a hiányzó erőforrások esetében annak mértékéhez igazodóan szerződésben megvásárolt szolgáltatásokon keresztül előzetesen körül kell bástyáznia saját pozícióját.

---

[986] SUCHETT-KAYE, CHARLES: Value Added Tax (VAT). In Hogart, Robert ed.: *Insurance Law for the Construction Industry*. Oxford, 2008, Oxford University Press, 503. p.
[987] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 5. p.
[988] BELLO, LOLA: *In case of emergency. Consumer analysis of legal expenses insurance*. http://www.consumerfocus.org.uk/files/2011/07/In-case-of-emergency.pdf (2013. 10. 08).
[989] VÉKÁS LAJOS: Indító tézisek a polgári jog átfogó reformjához. In Barzó Tímea szerk.: *Polgári jogi kodifikáció és jogharmonizáció*. Miskolc, 1999, Novotni Kiadó, 12. p.

VI.2. Kárbiztosok

A biztosítók sok esetben kiszervezik specialista vállalkozásokhoz a kárigényeg elbírását, az angol gyakorlatban jött létre a kárrendező *(average adjuster)* jogintézménye.[990] Az általuk készített, indokolt jelentést *(average adjustment)* a biztosított természetesen vitathajta, kifogásoljatja, ezek az ügyek akár bírósági vagy választottbírósági eljárást is megalapozhatnak. A kárrendezők egy része ezen felül a biztosító felhatalmazása alapján nem vitatott károkat ki is fizethezik, ők ún ún. fizető ügynökök *(settling agent).*

A kárbiztosok[991] hivatásszerűen foglakoznak szállítmánykárok megállapításával egy adott szakterületen (hajókár, szállítmánykár), megtalálhatók a legnagyobb kikötőkben, a biztosítók, vagy saját kárbiztosi szervezetük meghatározta eljárásrendjüket, az alkalmazható jegyzőkönyveket.[992]

A nemzetközi szállítmánybiztosításban a kárbiztos a biztosítottal szerződik, az ő számlájára végzi tevékenységét, a biztosító ennek ellenértékét a kárigény részeként, annak elismerése esetén teljesíti.

Az *Association of Average Adjuster*t 1869-ben alapították a gyakorlat egységesítésére. Képviselettel rendelkeznek a testületben a hajótulajdonosok, a kereskedők és a biztosítók is. A gyakorlati szabályokat a testület 2/3-os többséggel fogadja el, a régi szabályok jelentős része ún. *Customs of Lloyd´s*-nak minősül[993].

Az *Association of Average Adjusters* tagjai függetlenül, díjazás ellenében látják el tevékenységüket, a felek egyike kéri fel őket erre a tevékenységre. Főleg a hajótestben bekövetkező (*hull*) károkkal, valamint közös hajókárokkal foglalkoznak, ritkábban a rakományban bekövetkezett károkkal[994].

A kárbiztosok a *Rules of Practice* alapján járnak el az egységes kárszakértés érdekében.[995]

A tengeri hajók összeütközése esetén az is gyakran előfordul, hogy a jogvita vagy közvetlenül a felek között, vagy még gyakrabban biztosítóik között egyezségkötésssel zárul, lásd Institute Cargo Clauses 1982 6.2.3. és 8. klauzula.[996]

---

[990] Association of Average Adjusters http://www.average-adjusters.com (Hajókár-szakértők Egyesülete), székhelye Londonban található
[991] International Institute of Loss Adjusters: http://www.iila.com/index.php.
[992] GULYÁS JÓZSEF szerk.: Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 222. p.
[993] GOODACRE, J. Kenneth.: *Marine Insurance Claims.* 2nd Edition. London, 1981, Witherby & Co., 898. p.
[994] GOODACRE, J. Kenneth.: *Marine Insurance Claims.* 2nd Edition. London, 1981, Witherby & Co., 3-4. p.
[995] GOODACRE, J. Kenneth.: *Marine Insurance Claims.* 2nd Edition. London, 1981, Witherby & Co., 4. p.
[996] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 243. p.

Az International Hull Clauses (IHC) 2003 alapján 28 napon belül el kell bírálni a kárigényt.

VI.3. Közös hajókár

„A mi a *„hajókár*" kifejezést illeti, arra nézve megmaradnék a tengerészvilág általános kifejezésénél, a *„*Havaria*"* szónál. Ez se nem német, sem nem másféle nyelvü szó, hanem az egész tengerészvilág által használt kifejezés. Ezt nem magyarositanám hajókárra, hanem elfogadnám a *havaria* kifejezést a mi tengerjogunkban is, annál is inkább, minthogy a havaria nemcsak a hajóban beállott szándékkos kártételt, hanema rakományban együtt és külön illetőleg a hajóban és a rakományban közösen beállottakat is jelenti. A „hajókár" kifejezés tehát nem jelenti azt, a mit a havaria jelent."[997] A havaria szót a szerzők többsége francia eredetűnek véli valójában eredetileg az arab *avar* (kár, veszteség) szóból származik.[998]

A közös hajókár szabályát átvették a középkori tengeri kódexek (pl. *Consolado del Mare* 1494, *Laws of Oleron* 13. század, *Ordonnance de la Marine* 1681, de alkalmazása kikötőről kikötőre változott. A tengeri biztosítók által 1865 és 1890 között szervezett konferenciák sora végül 1890-ben a York-Antwerp Rules (YAR) elfogadásával végződött, amely a kárszakértők által általánosan elfogadott gyakorlat kodifikálását jelentett. Szabályait 1924-ben, 1950-ben, 1974-ben, 1990-ben, 1994-ben és 2004-ben módosították.[999]

A közös hajókár szabályát a MIA 1906 66. §. (1)-(2) bekezdései szabályozzák.[1000]

Az értékbecslési nyomtatvány *(valuation form)* tartalmazza az egyes áruk értékét, a York-Antwerpeni Szabályok E(3) szabálya értelmében szakértő megbecsülheti az egyes felek részesedését, amennyiben nem adnak át számára minden szükséges információt.[1001]

Közös hajókár esetén a hajótulajdonos zálogjog illeti meg a birtokában lévő árukra, azokat az árutulajonnosoknak csak valamilyen biztosíték ellenében adja ki. A biztosítékok

---

[997] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *Magyar tengeri magánjog. A Dr. Nagy Ferenc által készített „Törvényjavaslat a tengeri magánjogról" cimü törvénytervezet ismeretése és észrevételezése*. Budapest, 1901, Markovits és Garai Könyvnyomdája, 11. p.

[998] SOMOGYI EDE (szerk.): *Magyar Lexikon*. Az egyetemes ismeretek encyklopaediája, IX. kötet, Budapest, Wilckens és Waild Kiadóhivatala, 3. p.

[999] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition., London, 2011, Sweet & Maxwell, 272. p.

[1000] ROSE, F. D.: Aversion and Minimisation of Loss. In Thomas, Rhidian ed: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 216. p.

[1001] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 274. p.

nyomtatványaira minta található a *Lloyd´s Nautical Year Book*ban, elfogadható a hajókárletét *(general average deposit)* és a hajkókárkötelezvény *(average bond)* is.[1002]

A *jettison* a tengerbe dobást jelenti, akkor téríti a meg a biztosító a kárt, ha a hajót, rakomány vagy legénységet fenyegető, másként el nem hárítható nagyobb veszély elhárítása érdekében történt a szándékos, de jelen esetben megengedett károkozás

A káron a teljes veszélyeztetett érték arányában osztoznak az érdekelt felek (hajótulajdonos, bérlő, árutulajdonos stb.), közös hajókár *(general average)* esetén formailag közös kárnyilatkozatot *(havarie bond)* írnak alá.[1003]

Az *average adjuster* (kárfelosztó) lényegében választottbírói pozíciót tölt be a közös hajókár elszámolása során, alkalmazva a hajózási jogi, biztosítási ismereteit.[1004]

A fuvareszközre és rakományra szóló biztosítási kötvények alapján a biztosítók megfizetik a közös hajókárból a biztosítottra jutó részt, így a közös hajókár intézménye szoros kapcsolatot mutat a tengeri biztosítással.[1005]

Az utóbbi években megsokasodtak a kalóztámadások, különösen Szomália partjainál. A hajó, a legénység és a rakomány kiszabadítása érdekében váltságdíjat kellett fizetni, amit elfogadtak a közös hajókár körébe tartozónak.[1006]

[1002] MAJTÉNYI – KOVÁCS - SZALAY: *Fuvarjog 3. füzet. Tengeri Fuvarjog*. Budapest, 1991, Tankönyvkiadó, 1991. [Kézirat], 52-53. p.
[1003] ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY: *Biztosítási kézikönyv*. Budapest, 1997, Biztosítási Oktatási Intézet, 465. p.
[1004] MAJTÉNYI – KOVÁCS - SZALAY: *Fuvarjog 3. füzet. Tengeri Fuvarjog*. Budapest, 1991, Tankönyvkiadó, 1991. [Kézirat.] 52-53. p.
[1005] BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 270-271. p.
[1006] pl. Masefield v Amlin Corporate Member Ltd [2010] EWHC 280, fenntartva: Court of Appeal [2011] EWCA CIv 24.]; BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell, 272. p.

VII. A biztosítási jog európaizálása

Az unióban a *single license* és a *home country control* elvének köszönhetően a fenti személyek köre meglehetősen kiszélesedett, hiszen ma már az EU bármely tagállamában szerzett engedély feljogosítja az adott személyt az egész EU területén biztosítási szolgáltatások nyújtására, sőt, mindez az Európai Gazdasági Térség (EGT) területére is kiterjed, mely Izland, Norvégia és Liechtenstein felségterületét foglalja magában.

VII.1. Az Európai Szerződési Jog Közös Vonatkoztatási Kerete

Több olyan munka is folyamatban van, amelyek a biztosítási szerződési jogra vonatkozó javaslatokon dolgoznak. OLE LANDO és HUGH BEALE professzorok magánkezdeményezése (Az európai szerződési jog alapelvei - *Principles of European Contract Law, Parts I & II*, 1999) után az Európai Bizottság úgy döntött, hogy harmonizálja az európai szerződési jogot, közzétéve „Az európai szerződési jog és a közösségi jog revíziója: az előremutató út" elnevezésű kommunikációt.[1007]

A fenti dokumentum fejezetében megtalálhatjuk az Európai szerződési jog közös vonatkoztatási kerete *(Common Frame of Reference* - CFR*)* lehetséges struktúráját, amely kifejezetten megemlíti a biztosítási szerződést (III. fejezet, IX. rész).

VII.2. Az Európai Biztosítási Szerződési Jog Alapelvei (EBSZJA)

A jogközelítés egyik lehetséges eszközeként említi Hugh Collins egy Európai Magánjogi Intézet felállítását, melytől ugyan nem várná el a jogegységesítést, de szerepe lehetne a jogösszehasonlításban és jogértelmezések vizsgálatában.[1008]

Az Európai Bizottság jogharmonizációs céllal két közleményt is alkotott 2001-ben és 2003-ban.[1009]

[1007] AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA: *A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az európai szerződésjog és a közösségi vívmányok felülvizsgálata tekintetében a követendő útról*. COM(2004) 651 végleges. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0651:FIN:HU:PDF (2015. december 15.)

[1008] COLLINS, HUGH: *The Europan Civil Code. The Way Forward.* Cambridge, 2008, Cambridge University Press, 218. p.

[1009] COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES: *Communication from the Commission to the Councul and the European Parliament on European Contract Law*. Com (2001) 398 final. http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2001/EN/1-2001-398-EN-F1-1.Pdf (2016. március 30.).

Más utakon jár az európai biztosítási szerződési jog.[1010] Tekintettel arra, hogy a diszpozitív rendelkezéseket a biztosítók úgyis felülírnák a saját általános szerződési feltételeikkel, ezért az európai biztosítási szerződési jog újrafogalmazását célul kitűző munkacsoport *(Project Group „Restatement of European Insurance Contract Law")* egy olyan modelltörvény megalkotását tűzte ki célul, melyben csak kógens, vagy egyoldalúan kógens rendelkezések kapnak helyet, melyeket természetesen a szerződés egyéb rendelkezései a szerződési szabadságból fakadóan kiegészíthetnek.

Az európai biztosítási szerződési jog természetesen figyelembe veszi a közösségi fogyasztóvédelmi és biztosítási jogi jogszabályokat és dokumentumokat. A modelltörvény egy opcionálisan választható jog lesz, mely ugyanakkor szabályainak letisztult és széles nemzetközi tudományos együttműködés során kidolgozott mivoltával önmagában is példaként szolgálhat a nemzeti jogalkotók számára, elősegítve a nemzeti biztosítási jogi kódexek közötti konvergenciát és harmonizációt[1011].

Az Európai Biztosítási Szerződési Jog Alapelvei (EBSZJA) második, végleges verzióját 2015-ben fogadták el, az eredeti normaszöveg elérhető a restatement.info weboldalon, ahol megtalálhatóak a nemhivatalos fordítások is, magyar nyelvre TAKÁTS PÉTER és KAUFMANN-MOHI EMESE ültette át.

VII.2.1. A szabályozás jellege

A jog a nemzetközi kereskedelem (régies elnevezéssel: külkereskedelem) transznacionális mivoltához képest jóval kevésbé rugalmas.

A fenti dokumentum fejezetében megtalálhatjuk az Európai szerződési jog közös vonatkoztatási kerete *(Common Frame of Reference - CFR)* lehetséges struktúráját, amely kifejezetten megemlíti a biztosítási szerződést (III. fejezet, IX. rész). A fenti kommunikáció alapján egy biztosítási jogi szakértőkből (tagállamonként egy-két egyetemi professzorból) álló munkacsoport kezdett el dolgozni az Európai biztosítási szerződési jog szabályrendszerén, [1012]

[1010] HEISS, HELMUT: *Towards a European Insurance Contract Law: Restatements – Common Frame of Reference – Optional Instrument?* http://www.aidahungary.org/wp-content/uploads/2014/02/AIDA2006_11_24_Helmut_Heiss_eloadas.pdf. (2014. november 15.) 5.p.

[1011] Az EBSZJA tervezetéről részletesebben lásd: VERMES ATTILA: Transport Insurance in the Principles of European Insurance Contract Law (PEICL). In SANZ, FERNANDO MARTÍNEZ – PETIT LAVALL, MARIA VICTORIA eds.: *Estudios Sobre Derecho y Economía del Transport.* Madrid, 2009, Editorial Tecnos, 819-832. p.

[1012] A bizottság magyar tagja Dr. Takáts Péter címzetes egyetemi tanár (Eötvös Loránd Tudományegyetem).

amely elkészítette az Európai biztosítási szerződési jog alapelveinek tervezetét (*Principles of European Insurance Contract Law – a továbbiakban PEICL)* 2007. december 17. napján[1013].

Természetesen a nagykockázatokat el kell választani az egyéb kockázatoktól, hiszen ezeknél (pl. fuvarozók CMR-biztosítása) – többek között a jogválasztás szabadságát garantáló rendelkezéseknek köszönhetően – páneurópai termékek érhetők el.[1014]

A munkában kulcsfontosságú JÜRGEN BASEDOW professzor szerepe, aki mind a munkacsoport, mind pedig a Európai polgári törvénykönyvön dolgozó kutatócsoport tagja. A munkacsoport támaszkodhat a nemzetközi Max Planck Jogösszehasonlító Intézet munkájára, amely komparatív jogi iránymutatással támogatja őket. Nagy szükség van egy jól működő biztosítási piac kialakítására, mivel a határon átnyúló biztosítási szolgáltatások jelenlegi szabályozása nem váltotta be a biztosítási piac élénkítésével kapcsolatban hozzá fűzött reményeket.

A PEICL modelltörvény az Európai Unió biztosítási szerződési jogi rendeletévé válhat. Ahhoz, hogy ún. élő jog legyen, számos kógens szabályt tartalmaz, mivel a diszpozitív szabályokat szinte minden esetben felülírják a biztosítók általános szerződési feltételei (biztosítási szabályzatai). Ezen modelltörvény elfogadása liberalizációs hatású lenne, hiszen a nemzetközi biztosítóknak csak egyféle joggal kellene foglalkozniuk, és nem kellene minden egyes EU tagállamban külön-külön biztosítási szabályzatot és nyomtatványokat készíteniük. A jogszabállyá nem váló, de széles körben elterjedt tervezetek akár fontosabbak is lehetnek, mint az elfogadott törvénykönyvek, hangsúlyozza HAMZA GÁBOR professzor.[1015]

VII.2.2. A EBSZJA lehetséges előnyei

VII.2.3. A szállítmánybiztosítás a modelltörvényben

A PEICL a biztosítási szerződési jog általános szabályait tartalmazza, az 1.101-es Cikk alapján speciális kockázatokra, így szállímánybiztosításra, és nagykockázatokra is kiterjed hatálya, bár az 1.103 megengedi a feleknek a szerződési szabadságot. A gyakorlatban

---

[1013] BASEDOW, JÜRGEN: Der Versicherungsbinnenmarkts und ein optionales europäisches Vertragsgesetz. In Wandt, Manfred et al.: *Kontiunität und Wandel des Versicherungsrechts. Festschrift für Egon Lorenz zum 70. Geburtstag*. Karlsruhe, 2004, Verlag Versicherungwirtschaft, 93-110. p.

[1014] EUROPEAN COMMISSION: *Final Report of the Commission Expert Group on European Insurance Contract Law*. 24 January 2014. http://ec.europa.eu/justice/contract/files/expert_groups/insurance/final_report_en.pdf (2015. szeptember 10.), 20. p.

[1015] HAMZA GÁBOR: Jogharmonizáció és a római jogi hagyomány. *In Liber Amoricum. Ünnepi előadások és tanulmányok Harmathy Attila tiszteletére*. Budapest, 2007, ELTE ÁJK Polgári Jogi Tanszék, 84. p.

valószínűleg ritkán fog szállítmánybiztosítási szerződés a PEICL alapján létrejönni, de elméletben ennek alkalmazása lenne a főszabály.

A PEICL hatálya kiterjed a kölcsönös biztosításra, de csak a szerződéses viszonyra, a tagsági jogokat a nemzeti jog hatáskörébe utalja.[1016]

A nagykockázatok esetében a jogválasztási klauzulák alapján a különböző államokban biztosított kockázatokra azonos jog vonatkozhat a biztosító jogválasztása alapján, noha a tagállamok imperatív szabályai itt is feltétlen érvényesülést követelnek.[1017]

Az 1:101 és az 1:103 összhangban van azokkal a szabályokkal, hogy elsőbbsget élvezne a speciális tengeri biztosítási szabályok más jogszabályokkkal szemben (olasz *Codice Civile* 1885. §, portugál biztosítási törvény 2. §, spanyol *Maritime Navigation Law* 406. §).[1018]

A legtöbb európai országban megengeett a visszamenőleges hatályú kockázat, pl. spanyol biztosítási tv. 6.2 és spanyol *Maritima Navigation* 4.2. a tengeri biztosítást illetően[1019].

Nem követi azt a hagyományt, amely egyes országokban a tengeri biztosítási jogot külön szabályozza az általános biztosítási joghoz képest, főleg az *opt in* módszert alkalmazó 1:103 2(a) alapján.[1020]

„A tengeri biztosítást általában teljesen üzleti alapon közelítik meg, ami vagy speciális szabályokat követel meg, vagy teljes szerződési szabadságot. A tengeri biztosítás kizárása a nemzeti biztosítási törvényekből így közös sajátosság. Belgiumban és Franciaországban a különböző törvények a szárazföldi biztosításra korlátozzák hatályukat (*assurance terrestre*), a 2014-es belga törvén 54. §. és a francia törvény 111-1. Ausztrában és Németországban a tengeri biztosítást kifejezetten kizárja a biztosítási jogi törvény az alkalmazási hatályából (osztrák tv. 186. §., német tv. 209. §),; a német 2007-es reform csökkentette HGB részét képező tengeri biztosítási szabályok számát, anélkül, hogy kiterjesztette volna a biztosítási szerződési törvény hatályát a tengeri biztosításokra. Olaszországban, a *Codice Civile* 1885. §-a szerint a általános

[1016] BASEDOW, JÜRGEN et al. (eds.): *Principles of European Insurance Contract Law*. 2. Edition. Köln, 2016, Otto Schmidt, 60. p. c3.
[1017] EUROPEAN COMMISSION: *Final Report of the Commission Expert Group on European Insurance Contract Law*. 24 January 2014. http://ec.europa.eu/justice/contract/files/expert_groups/insurance/final_report_en.pdf (2015. szeptember 10.), 16. p., Róma I. 7. cikk (2) bek és 9. Cikk (2).
[1018] BASEDOW, JÜRGEN et al. (eds.): *Principles of European Insurance Contract Law*. 2. Edition. Köln, 2016, Otto Schmidt, 63. p. N4.
[1019] BASEDOW, JÜRGEN et al. (eds.): *Principles of European Insurance Contract Law*. 2. Edition. Köln, 2016, Otto Schmidt, 149. p. N1.
[1020] BASEDOW, JÜRGEN et al. (eds.): *Principles of European Insurance Contract Law*. 2. Edition. Köln, 2016, Otto Schmidt, 61. p. c7.

biztosítási szerződési jog szabályai a *Code of Navigation* rendelkezései hiányában alkalmazandóak."[1021]

A PEICL a biztosítási szerződésekben opcionális eszközként lesz alkalmazható, így mind a rendes, mind pedig a választottbíróságok[1022] előtt kikényszeríthető, megteremtve a lehetőségét egy új kereskedelmi jog *lex mercatoria (law merchant)* kialakításának.[1023]

Egyes országok joga kifejezetten megemlíti és megengedi az átruházható biztosítási kötvényeket: Olasz Kereskedelmi törvény 5. §, spanyol biztosítási törvény 36. §.[1024]

Ezen változás megreformálja a szállítmánybiztosítás szabályait, valamint a szerződő felek számára jelentős idő- és költségmegtakarítást jelent. A PEICL szerkezetét tekintve négy részből áll, melyek közül az első az összes biztosítási szerződés közös szabályával, a második a kárbiztosításokra, a harmadik az összegbiztosításokra vonatkozik. A negyedik rész „Az egyes biztosítási ágazatokra vonatkozó különös szabályok" elnevezést viseli, ahol a modelltörvény mellékletét képező ágazati felosztás alapján a szállítmánybiztosítás szabályainak is helyet kell kapniuk.[1025]

A fenti megoldás indokolásaként hivatkozom a nemzetközileg általánosan használt angol tengeri biztosítás szabályaira, Ez az elnevezés félrevezető, mivel szárazföldi és tengeri veszélyekre egyaránt kiterjed, valamint a légi biztosítás alapját is képezi.

A PEICL hatálya kiterjed ugyan a speciális biztosításokra, mint tengeri és légi biztosítás, de a nagykockázatokra biztosítja a jogválasztás szabadságát.[1026] A hazai kodifikátor véleményével egyezően[1027] a PEICL vélhetően a nem a fogyasztói, hanem a multinacionális cégek biztosítási szerződései egységes háttérjoga lehet kezdetben.

[1021] BASEDOW, JÜRGEN et al. (eds.): *Principles of European Insurance Contract Law*. 2. Edition. Köln, 2016, Otto Schmidt, 62. p. N3.

[1022] ARIAS, Insurance and Reinsurance Arbitration Society (USA, UK, Franciaország), Az AIDA égisze alatt jött létre. NOUSSIA, KYRIAKI: *Reinsurance Arbitrations*. Springer, 2013, Berlin, 15. p.

[1023] A biztosítási jog európai harmonizációjára a PEICL előtt: WEBER-REY, DANIELA: Harmonisation of European Insurance Contract Law. In: Vogenauer, Stefan -Weatherill, Stephen eds.: *The Harmonisation of European Contract Lac. Implications for European Private Laws, Business and Legal Practice*. Portland, 2006, Hart Publishing, 207-224. p.

[1024] BASEDOW, JÜRGEN et al. (eds.): *Principles of European Insurance Contract Law*. 2. Edition. Köln, 2016, Otto Schmidt, 283. p. N3.

[1025] Ez a függelék a módosított 73/239/EGK irányelv és – részben – a módosított 2002/83/EK irányelv mintájára készült.

[1026] Helmut Heiss: HEISS, HELMUT: *Towards a European Insurance Contract Law: Restatements – Common Frame of Reference – Optional Instrument?* http://www.aidahungary.org/wp-content/uploads/2014/02/AIDA2006_11_24_Helmut_Heiss_eloadas.pdf. (2014. november 15.), 100. p.

[1027] Dr. Takáts Péter szíves közlése, 2019. november 7.

VIII. Háborús és terrorkockázatok

VIII.1. Elméleti alapvetés

A középkorban több kár következett be kalózok támadásából, vagy háborús cselekedetekből, mint egyéb tengeri veszélyekből, így nem csupán a *risicum maris,* hanem a *risicum gentium* is biztosított volt.[1028]

A Mediciekről tudjuk, hogy a fuvarozott áruküldeményekre minden esetben tengeri biztosítási szerződést kötöttek bruges-i és londoni ügynökeiken keresztül, azonban ezen biztosítási fedezettől felfegyverzett hadihajók kísérete esetében eltekintetttek (a kíséretett jellemzően firenzei vagy velencei gályák adták).[1029]

A hamburgi kereskedők több hajón osztották el a rakományt, és felfegyverezték mind a hajókat, mind a legénységet, valamint fegyveres kísérőhajókat is adtak a kereskedelmi hajók mellé.[1030]

A tengeri kölcsön során beszerzett tapasztalatok, adatok ellenére, a tengeri biztosítás díjszámítása meglehetősen nehéz volt, különös tekintettel arra, hogy a kalózkodás és a háborús veszélyeket alig tudták megbecsülni, így évszázadokig nem valószínűségszámítási alapon, hanem szinte önkényesen állapították meg a tengeri biztosítási díjakat. [1031]

A német HGB a *Code de Commerce* 350. alapján elvállaltnak tekintette külön megegyezés hiányában is, noha ekkor már nyilvánvaló volt a legtöbb ország biztosítási jogában, hogy „a háború teljesen halomra dönti azokat a számításokat, a melyeken a biztosítás rendszerileg nyugszik."[1032]

[1028] DE ROOVER, FLORENCE EDLER: Early Examples of Marine Insurance. *The Journal of Economic History*, Vol. 5 (1945) No 2., 189. p.
[1029] SPUFFORD, PETER. *Hatalom és haszon. Kereskedők a középkori Európában.* Budapest, 2007, Scolar, 33. p.
[1030] KIESELBACK, G. A.: *Die Wirtschafts und rechtsgeschiftliche Entwicklung der Seeversicherung in Hamburg*. Hamburg, 1901, [s. n.], 5. skk.
[1031] „Item so werden allda (in Sevilla) vil Securantzen gemacht an allen orten 5, 10, 20, 30 bis in 50% darcnah das ort weyt oder gefehrlich ist." Meder Handelbuch: Nürmberg 1558, 24. p., idézi RÓSA FERENC: *A magyar biztosítási törvény. magyarázata*, Budapest, 1902, Wodianer F. és Fiai, 32. p.
[1032] NAGY FERENC: Magyar tengerjog. In Pauer Imre szerk.: *Értekezések a társadalmi tudományok köréből*. 11. kötet. Budapest, 1897, Magyar Tudományos Akadémia. [Székfoglaló értekezés], 420. p.

A háborús kockázatnál a háborús biztosítási szerződési fedezet kiterjed a háborús cselekedetekből előálló káreseményekre, függetlenül a hadiállapot (*belligenza*) nemzetközi jogi fennállásától.[1033]

Az idegen ellenség nem biztosítható: „*Hostium enim pericula in se suscipere, quid est aliud quam eorum commercia maritima promovere?*”[1034]

A biztosítási szerződések általában kizárják a háborús kockázatokat, azonban a biztosítási jog nem követi a nemzetközi közjog háború-fogalmát.[1035] A biztosítási jog szemszögéből a háború magába foglalja a polgárháborút,[1036] kivéve, a szövegkörnyezetből egyértelműen más nem következik, pl. a polgárháborút külön említik. Amennyiben a polgárháború, forradalom, felkelés, lázadás, zavargás szavak egymás után találhatók meg a biztosítási szerződésben, úgy mindegyik olyan eseményt jelöl, amely kevésbé súlyos, mint az előző, azonban az egyes események egyszerre több megnevezéssel is illethetők az átfedés miatt.[1037]

A terrorizmus kapcsán felmerül kérdésként, hogy beszélhetünk-e egyáltalán felelősségbiztosításról. Volt már olyan történelmi korszak, amikor a gépi meghajtás, a járművek nagy tömege és sebessége, valamint a járművek nagy száma sajátos (veszélyes üzemi) felelősségi alakzatot keletkeztetett.

A torpedó elterjedése és a német haditengerészet növekvő ereje a háborús kockázatok biztosítását egyre költségesebbé tette. Az I. világháborúban 1914. augusztus 5. napján egy olyan tervet fogadott el az angol kormány, hogy a hajókárokra az állam 80%-os viszontbiztosítási fedezetet ajánlott, szabályozva mind a biztosítási díjakat, mind pedig a kárrendezést.[1038]

[1033] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 650. p.
[1034] MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 92. p.
[1035] Kawasaki Kisen Kabushiki Kaisha of Kobe v Bantham SS Co Ltd [1939] 2 KB 544, 548, per Lord Greene MR (CA).
[1036] Pesquerias y Secaderos de Bacalao de Espana SA v Beer (1949) 82 Ll L Rep 501 (HL).
[1037] Spinney´s (1948) Ltd v Royal Ins Co Ltd [1980] 1 Lloyd´s Rep. 429-430. p.
[1038] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 12-13. p.

Háború esetén olykor álhírek jöttek napvilágra a pusztítás módját és mértékét illetően, de arra is volt példa, hogy egy hadsereg saját hazája javaiban okozott kárt, melyet önként megtérített.[1039]

GROTIUS azon a véleményem van, hogy amint az ellenséges erődbe vitték az árut, a tulajdonjog megszűnik, az áru elveszettnek tekintendő.[1040]

Nem mindegyik biztosító vállalja a háborús veszélyek kockázatát, mely fedezetre biztosítói vállalás esetében is csak jelentős mértékű pótdíj ellenében köthető biztosítási szerződés. Az adott időszak geopolitikai helyzetének megfelelő ún. veszélyeztettet földrajzi övezetekben, zónákban azonban célszerű a biztosítottnak ekként csökkentenie kockázatát. [1041]

VIII.2. Háborús kockázatok biztosítása hazánkban

NAGY FERENC tervezete 284. § szerint a háborús kockázat elvállalása fakultatív.[1042]

A Révkomáromi lőport általában nem biztosított, sőt más vagyont sem biztosított abban az esetben, ha a hajón lőpor volt található.[1043]

A hajóbiztosításban a küldemény hajóra, legénységre vagy más rakományra veszélyes, pl. gyúlékony vagy robbanó tulajdonságait kell bejelenteni (pl. petróleum, égetett mészkő stb.

[1039] „Nyilatkozat:
A veszélyes álhíek megczáfolására, s a nép megnyugtatására ezennel nyilatkoztatom, hogy a magyar seregnek soha szándokában sem volt Győr városát felgyujtani, pusztitani!
A magyar sereg a hazát védi, nem pusztitja, - s a menyiben egy két helyen a magyar sereg részéről véletlen felgyujtasok történtek, - a kár megbecsülését rötgön elrendeltem, s a károsodottakat kész pénzzel kifizettetni egy pillanatig sem késem, - sőt Posony megyében, Ujfalunál, a ralbó ellenség által tett pusztitásokat megtérítettem, - valóban szomoru lenne, ha a magyar városokat és falvakat – hol seregeink átvonunlnak – saját magunk koldusbotra juttatnánk.
Nyugodjék meg a nép, - a magyar katona, a magyar hazát utolsó csepp vérig védi, de nem pusztitja! – mert ha egy két város a sereg visszavonulásával – netán az ellenség kezére kerülne is – azért azon városok és vidékek, Magyarország kiegészitő részei lenni meg nem szünnek. Én bizom a magyarok fegyvereiben, hogy a visszafoglalás annál nagyobb diadallal fog történni, s ez esetben nem akarunk mi elpusztitott városokkal s falvakkal, nem akarunk mi koldusbotra juttatott magyar hazafiakkal találkozni!
Győr, december 24. 1848
Csány László m.k.
főkormánybiztos”
PERNESZ GYULA szerk.: Győr 1847-50-ben, ahogyan egy lokálpatrióta látta : szemelvények Ecker János kéziratos napójából, [BAY FERENC ford.]140. p.

[1040] GROTIUS, HUGO: *A háború és a béke jogáról*. Budapest Pallas Stúdió, 1999. [Ford. Haraszti György et al.] lib. 3. C. 6. f.3.

[1041] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 650. p.

[1042] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *Magyar tengeri magánjog. A Dr. Nagy Ferenc által készített „Törvényjavaslat a tengeri magánjogról” cimü törvénytervezet ismeretése és észrevételezése*. Budapest, 1901, Markovits és Garai Könyvnyomdája, 59. p.

[1043] CSÉKY SÁNDOR: *A magyar szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1944, József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. [Doktori disszertáció] 32. p.

Ezen kívül be kell jelenteni a háború esetén elkobozható *contrabanda,* hadijog hatálya alá eső tárgyakat, pl. fegyver, lőszer, lőpor stb. [1044]

A Kt. 477. § bírói gyakorlata értelmében csak azt az épületet tekintették háborús háznak, amelyet kifejezetten harcoló csapatok vagy személyek hadicselekményei rongáltak vagy semmisítettek meg. Nem tartozik ide ugyanakkor az elszállásolt sereg valamely tagjának gondatlan cselekedetéből származó tűzkár, azaz ilyenkor a biztosító nem hivatkozhat arra a kimentési okra, hogy a tűz oka háború, vagy hatósági rendelkezés.[1045]

Az első világháború idején MATOLCSY KÁLMÁN hívja fel a figyelmet a háborús kockázatok közgazdasági és szociális háttere kapcsán arra, hogy a háborús kockázatok kifizetése a a biztosítási szerződés szabályainak figyelmen kívül hagyásával „nemes, humánus és hazafias eljárás szinezetével birna",[1046] de egyrészt gazdaságilag irracionális volna, veszélyeztetné egyéb, biztosítási szabályzatnak megfelelő károk kifizetését, másrészt nem szabad csupán a népszerűséget hajhászni, hanem figyelembe kell venni a biztosítót terhetlő jogokat és kötelezettségeket is.

A háborús kockázatok biztosítása főszabályként a mozgó küldeményekre terjed ki, azonban az időközi tárolás időtartamára is kiterjeszhető ún. tárolási kiegészítő biztosítással, feltüntetve a kötvényen, hogy elő- közbenső-, vagy utótárolásra vonatkozik-e.[1047]

A II. világháborúban a tengeri veszélyek ellen Magyarországon az angol *Institute War Clause*-t alkalmazták, szárazföldi kockázatokra inkább a német *nur für Kriegsgefahr* és *auch für Kriegsgefahr* feltételeit alkalmazták általában.[1048]

„Ezen háborus biztositási problémák azonban komolyan kezdték foglalkoztatni a szakköröket. Az eredmény a Háborus Kockázati Biztositási Iroda, mely a nemzetgazdasági

---

[1044] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A biztosítási kötvény s a biztosítási záradékok. Tanulmány a tengeri biztosítási jog köréből*. Pécs, 1904, Püspöki Lyceumi Nyomda, 7. p. Kt. 271. , HGB 282. §.

[1045] (E. H. 673. sz. 2332/1916.) SZENDE PÁL: *Az utolsó évtized uj élő jogszabályai. Törvények, rendeletek és felsőbirósági határozatok. Köz- büntető-, magán-, hitel- és perjog*. Budapest, 1927, Grill, 197. p.

[1046] MATOLCSY KÁLMÁN: A biztositás és a háborus koczkázat. *Kereskedelmi Jog*, 1915. 19-20. sz. 256. p.

[1047] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 655. p.

[1048] CSÉKY SÁNDOR: *A magyar szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1944, József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. [Doktori disszertáció] 26. p.

szempontból fontos importáruk háborus biztositásával foglalkozik;mi az export és transit áruk biztositásait továbbra is a magánbiztositó intézetek látják el."[1049]

VIII.3. Nemzetközi záradékok

A szerződések a *common law* szerint illegálisak, amennyiben bűncselekmények elkövetésére, vagy más módon a közérdekbe ütköző jogellenes cselekedetek elkövetésére irányulnak. Ezen szabály szigorú alkalmazása a biztosítási szerződésekben arra vezetne, hogy a kötvények számos fajtáját jogtalannak minősítenék, például egy alkalommal a tengerészek érvényesen nem biztosíthatták bérüket, mert ez csökkentette volna gondosságukat hajójuk eredeti kikötőbe való visszajuttatásában.[1050] Világos ugyanakkor, hogy a biztosítási szerződések nem illegálisak vagy érvénytelenek pusztán azért, mert bűncselekmények, vagy más erkölcstelen cselekedetek elkövetéséhez vezethetnek, abban az értelemben, hogy az elkövetéshez motívumot nyújthatnak.[1051] Az említett szabály magyarázata a biztosítási szerződéssel kapcsolatban valószínűleg nem annyira az, hogy a biztosítási kivételt képezne bármiféle általános szabály alól, hanem az, hogy egy egész szerződéstípust nem kell károkozásra csábítónak tekinteni egészen addig, amíg nagy valószínűséggel azt nem lehet mondani, hogy az ilyen szerződések általában elősegítik az a jogszerűtlen vagy éppenséggel közérdekbe ütköző cselekedetek elkövetését, vagy valamilyen még közvetlenebb kapcsolatban vannak pusztán a lehetséges indíték létrehozásánál.[1052]

A biztosítási szerződés érvénytelen, amennyiben olyan szerződésről van szó, melyben jogszerűtlen cselekedetet kell végrehajtani, vagy megjutalmaz valakit ilyen magatartás esetén, például a biztosító vállalja, hogy kártalanítja a biztosítottat olyan bűncselekmények következményeiért, amelyekről tudták, hogy szándékában áll elkövetni,[1053] vagy pedig kártalanítaná olyan csalárd magatartás, megtévesztés vagy más szerződésen kívül okozott kárért való felelősség alól, amelynek elkövetését a biztosított már elhatározta.[1054] A kötvény ilyen esetben valójában nem lenne más, mint egy olyan szerződés, amely kártalanítana valakit, aki

---

[1049] CSÉKY SÁNDOR: *A magyar szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1944, József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. [Doktori disszertáció] 72-73. p.
[1050] Fender v. St. John Mildmay (1938) A.C. 1, 13.
[1051] Beresford v. Royal Insurance Co. (1939) A.C. 586.
[1052] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 174-175. p.
[1053] Hardy v. Motor Insurers´ Bureau (1964) 2 Q.B. 745, 760; Burrows v Rhodes (1899) 1 Q.B. 816, 828.
[1054] Brown Jenkinson & Co. v. Percy Dalton (1857) 2 Q.B. 621; Shackell v. Rosier (1836) 2 Bing.N.C.634.

tudatosan követ el bűncselekmény vagy civiljogi jogsértést. Ehhez hasonlóan háborús időkben az ellenséges nemzet vagyonára kötött biztosítás kezdettől fogva illegális,[1055] mivel a közérdek szerint amennyiben a szerződés kereskedelmi kapcsolatot létesít az ellenséggel, úgy az illegális,[1056] mivel arra irányul, hogy segítséget nyújtson az ellenségnek."[1057]

Amennyiben jogszerűtlen célra használják a vagyontárgyat, akkor a rá kötött biztosítás is semmis. Az angol jogban vélelmezett a tevékenység jogszerűsége kétség esetén.[1058]

A terrorcselekményeket általában kizárják a biztosítási fedezetből,[1059] de a biztosítási jog nem ad egyértelmű és általános definíciót a terrorizmusra.[1060]

Az idegen ellenséggel tiltja a szerződéskötést a *common law*, bármely ilyen szerződés semmis.[1061] Háborús időkben az idegen ellenség olyan személy, aki lényeges kapcsolatban van az ellenséges állammal.[1062]

Az angol Lloyd´s feltételei szerint a háborús kockázatok az ún. politikai kockázatok csoportjába tartoznak, azaz megkülönböztetnek *Institute War Clauses*, és *Insitute Strike Clauses* kategóriát.

A MIA 1906 41. § alapján a biztosított, mindaddig, amíg uralja az eseményeket, köteles szavatolni azt, hogy a tengeri vállalkozás jogszerű keretek között folyjon.[1063]

Amennyiben a biztosított dolgot a biztosított, vagy az ő tudomásával, illetve beleegyezésével illegális célra használják, vagy valamilyen illegális célt segít elő, az illegális felhasználó megtámadhatja a kötvényt. [1064] Ezen szabály forrása a tengeri biztosítási döntések azon irányvonala, amikor a napóleoni háborúk idején kimondták, hogy a hajóra, árura vagy fuvardíjra kötött biztosítás érvényteleníthető, ha a hajó olyan tengeri vállalkozásban vett részt, amely törvénybe ütköző.[1065]

[1055] Kellner v. Le Mesurier (1804) 4 East 396.
[1056] Ertel Bieber v. Rio Tinto Co. (1918) A.C.260, 273.
[1057] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell,174. p.
[1058] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 778. p.
[1059] Pl. Az Institute Cargo Clauses (A) 1982 a 7.3. klauzula alapján „semmi esetre sem nyújt fedezetet olyan károkra vagy kiadásokra […] amelyet terrorista, vagy bármely más politikai okból tevékenykedő személy hajtott végre".
[1060] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 586. p.
[1061] Janson v Driefontein Consolidated Mindes Ltd [1902] AC 484, 499, per Lord Davey, 506, per Lord Lindley.
[1062] Trading with the Enemy Act 1939.
[1063] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 179. p.
[1064] Johnston v. Sutton (1779) 1 Doug.K.B.254; Darby v. Newton (1816) 6 Taunt. 544.
[1065] BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell, 177. p.

A háborús kockázatok biztosításának díja többek között függ a háborús kockázattól, valamint az útvonaltól.

A kölcsönös biztosító egyesületeknek fontos szerepük van a háborús kockázatok biztosításában.[1066]

Az első világháború idején a fegyveres konfliktus nem csupán a biztosítási magánjogra, hanem a biztosítási közjogra is kihatott. Először Anglia és Franciország, majd a központi hatalmak tiltották meg alattvalóiknak, hogy az ellenség belföldi képviseleivel szerződjenek, majd a kormány rendeletben helyezte ezen képviseleteket állami felügyelet alá 1914. október 23-án (7808/914. sz. r.). Természetesen ez csak ott vezethetett eredményre, ahol volt belföldi bejegyzés és vagyon, így a Lloyds´s társaság esetében nem.[1067]

A *Groom* v *Barber* ügyben az eladó augusztus 20-án követelte az áru vételárát a vevőtől, aki nem tudott arról, hogy a hajót egy tengeralattjáró augusztus 6-án elsüllyesztette. Augusztus 21-én a hírt közzétették, így köztudomású vált, a vevő pedig megtagadta a vételár kifizetését. Az ítélet kötelezte a vevőt a vételár kifizetésére, mivel az adásvételi szerződés értelmében a háborús kockázatokat a vevőt terhelik, a biztosítási szerződés pedig nem fedezte az áru elveszését ellenséges tevékenység következtében.[1068]

II. világháború alatt egy informális megállapodást kötött a kormány a Lloyd´s-szal és a társaságokkal. A Egyesült Királyság valamily elhajózási vagy célkikötőjét érintő útvonalra a magántársaságok csak az államinál magasabb árakat kínálnak, míg a többi esetben a magánbiztosítók szabadon szerződhettek.[1069]

A háborús biztosítások jelenlegi szabályozását a *Marine and Aviation Insurance (War Risks) Act* 1952 nyújtja, felváltva a *War Risks Insurance Act* 1939 rendelkezéseit.[1070]

[1066] MILLER, MICHAEL D..: Marine War Risks. 3rd Edition. Abingdon, 2005, Informa, 1. fejezet.
[1067] *A Triesti Általános Biztosító Társaság és a biztosítási intézmény 100 éves története Magyarországon* : *1831 - 1931*. Budapest, 1932, Atheaneum, [előszó: Lugos János] 216. p.
[1068] Groom v Barber [1915] 1 KB 316; BRADGATE, R. - White, F.: *Commercial Law*. Oxford, 2008, Oxford University Press, 261. p.
[1069] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 13. p.
[1070] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd Edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 13. p.

A nemzetközi szakirodalomban is vizsgálták annak kérdését, hogy az illegális fegyverek alkalmazása jelentheti-e a biztosítási szerződés megszegését.[1071]

Az angol jog kifejezetten markánsan írja elő a tájékoztatási kötelezettséget háborús kockázatok esetén.[1072] Amennyiben a biztosított nem tájékoztatta előre a biztosítót, hogy háborús övezetben készül a hajóval, biztosító mentesül szolgáltatási kötelezettsége alól.[1073]

Az *Institute War Clauses (Air Cargo)* nem terjed ki a sztájkra, mint politikai kockázatra, valamint a 3. pontban rögzített 9 kivételre.[1074]

A háborús záradék esetében a biztosító szavatol az olyan károkért, amelyek esetében valamilyen harci cselekmény miatt az áru megsemmisül, vagy megszűnik felette a tulajdonos birtok- vagy tulajdonjoga (elkobzás, lefoglalás), függetlenül attól, hogy az ellenséges ország üzent-e hadat, vagy sem. A harci cselekményekbe beleértik kiterjesztő jelleggel a polgárháborút, forradalmat, lázadás, kalózkodás, felkelést is, valamint a biztosítási fedezet kiterjed a harci cselekmények következménykáraira is, nevezetes tűzkár, hajók partra vetődése illetve összeütközése.

A háborús záradék hatálya nem terjed ki sem az áruk könnyítőhajókon tárolása elett, sem pedig a rakpartra kirakodott árukra, így célszerű az áru vevője számára CIF paritás esetén on board B/L-t kérni az eladótól, FAS helyett pedig FOB klauzulát alkalmazni.

A háborús záradék 15 napos utótárolást fedez, ennyi idő áll rendelkezésre, hogy az árut kirakodját a célkikötőben, vagy átrakodják másik hajóra, ellenkező esetben új biztosítási szerződés kell kötni.

A hadiszerencse gyorsan változhat, ami miatt a biztosító erős szerződésmódosítási joggal rendelkezik, miszerint amennyiben a biztosítási kötvény kiállításától számított 7 napon belül nem fut ki a hajó, úgy a biztosító hatalmasággal megváltoztathatja a biztosítási díjakat.[1075]

[1071] MANCHUK, GUY: Armed Guards, Marine Insurance, and the Implied Warranty of Legality. *University of San Francisco Maritime Law Journal*. 2011-2012, Issue 2., 309-373. p.

[1072] MERKIN, ROBERT – GEORGE, MICHELLE: The Continuing Duty of Utmost Good Faith. *South African Mercantile Law Journal*. 1998. Issue 1, 135. p.

[1073] Black King Shipping Corporation and Wayang (Panama) SA v Massie (The ´Litsion Pride´). [1985] 1 Lloyd´s Rep 437.

[1074] LMA Lloyd´s: *JCC Cargo Clauses*. http://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/JCC_Clauses_Project/Cargo_Clauses.aspx (2017. december 5.).

[1075] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás.* Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 208-209. p.

A radioaktív szennyezést az *International Hull Clauses 2003*, valamint a háborús záradékok is kizárják.[1076]

VIII.3.1. Frustration Clause

Bár ma már a *War Clause* foglalkozik ezzel, korábban a *Frustration Clause* kimondta, hogy önmagában külföldi hatalmak által gyakorolt visszatartás, bitorlás stb. nem jelent biztosítási eseményt[1077].

Azt az esetet hívjuk elkobzásnak, amikor a küldeményre egy idegen hatalom tulajdonjogot formál, konszenzus hiányában, ellenszolgáltatás nélkül. A biztosító fizetési kötelezettsége a kárrendezés során akkor keletkezik, ha az elkobzás ténye, azaz a biztosítási esemény megtörténte hitelesen igazolható. [1078] A kikötői feltartóztatás, és a továbbhajózás megakadályozása még nem jelent elkobzást, de lényegében függő jogi helyzetet jelent, sok esetben az első világháborút követően ún. zsákmánybíróságok döntöttek az egyes árutételek sorsáról.

VIII.3.2. Free of Capture and Seizure (FC&S)

A hagyományos és háborús biztosítások kettéválásának első formája a *Free of Capture and Seizure* (FC&S) klauzula volt.[1079]

VIII.3.3. War Clause

Az angol *Insitute War Clause* angol záradék a leginkább elterjedt tengeri háborús biztosítási klauzula, ugyanakkor sok vitát szül annak megítélése, hogy az ún. elkobzás *(capture)* kockázatára is kiterjed-e a biztosítási fedezet, hacsak kifejezetten nem kötik ki a szerződésben.[1080]

[1076] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 482. p.
[1077] DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th edition. London, 1975, Witherby & Co., 291. p.
[1078] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 654-655. p.
[1079] BENNETT, HOWARD*: The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press, 236. p.
[1080] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 653. p.

VIII.4. A World Trade Center-ügy

VIII.4.1. A konkrét jogeset lényege

Az Egyesült Államokat 2001. szeptember 11. napján ért terrortámadás jelentős kihatással volt a biztosítási szerződések világára, ideértve a szállítmánybiztosítási szerződéseket is [1081]

A történelem során első alkalommal fordult elő, hogy civil repülőgépeket fegyverként használtak fel terrorcselekmények elkövetésére mind polgári, mind pedig katonai célpontok ellen. Azt eddig is lehetett tudni, hogy a repülőgépek nagy tömegéből, valamint hatalmas sebességéből származó mozgási energia működtetését veszélyes üzemmé teszi (lásd pl. a BH 1996. 199. sz. eseti döntést), ugyanakkor a benne tárolt gyúlékony kerozin egy nagy erejű becsapódás esetén lángoló pokollá változtathatja a baleset helyszínét.

A fenti események hatására tehát minden érintettnek át kellett gondolnia mind a felelősségi,[1082] mind pedig biztosítási[1083] és viszontbiztosítási kérdéseket.[1084]

A terrorcselekmények ugyanis – mint *vis maior* – egészen eddig kimentésre adtak lehetőséget a felelősség alól a vonatkozó nemzetközi egyezmények alapján, ráadásul a biztosítók általános szerződési feltételei (biztosítási szabályzatai) is az ún. kizárt kockázatok között tartották nyilván a fenti károkat. A kizárt kockázat annyiban különbözik a biztosító mentesülésétől, hogy az adott veszélynemre vonatkozóan a biztosító már a szerződés megkötésekor kategorikusan kiköti, hogy nem vállal fedezetet, míg a mentesülés esetében arról van szó, hogy az eredetileg vállalt kockázat alapján – bizonyos speciális feltételek bekövetkezése esetén – mégsem kell teljesítenie a biztosítónak.

[1081] KOCH, BERNARD A. ed.: *Terrorism, Tort Law and Insurance. A comparative survey*. Wien, 2004, Springer Verlag, 1-5. p.

[1082] WAGNER, GERHARD: Tort Liability and Insurance: Comparative Report and Final Conclusions. In Wagner, Gerhard ed.: *Tort Law and Liability Insurance*. Wien – New York, 2005, Springer, 307-352. p.

[1083] NYAMPONG, YAW OTU MANKATA: *Insuring the Air Transport Industry Against Aviation War And Terrorism Risks and Allied Perils. Issues and Options in a Post-September 11, 2001 Environment*. Berlin, 2013, Springer.

[1084] A viszontbiztosítók először ki akartak vonulni a piacról, majd a NAIC (National Association of Insurance Commisioners) sürgette a jogalkotót, hogy avatkozzon be a piaci folyamatokba. KENDALL, JANE: The Incalculable Risk: How the World Trade Center Disaster Accelerated the Evolution of Insurance Terrorism Exclusions. *University of Richmond Law Review*, 2002. Issue 2. 585. p.

A *World Trade Center* esetében nem volt világos a kötvény alapján, hogy minden egyes repülő becsapódása volt egy előfordulás, vagy az egész esemény volt előfordulás. A kötvény 3.5 milliárd dollár limitet határozott meg előfordulásonként.[1085]

A *World Trade Center* ügyben[1086] többek között az volt a kérdés, hogy a két repülőgép becsapódása hány biztosítási eseményt valósított meg. A konkrét esetben ráadásul nem is hagyományos biztosítási szerződésről beszélhetünk, hanem *binder*ről, azaz előzetes fedezetigazolásról.[1087]

VIII.4.2. A jogeset utóhatásai

Az Európai Közösségben a légifuvarozók engedélyezéséről szóló uniós jogszabály[1088] 1992 óta baleseti felelősségbiztosítás megkötését írja elő, azaz egyoldalú szerződéskötési kötelezettséget nevesít a légifuvarozók számára, különösen az utasok, a poggyász, a rakomány, a postai küldemények és harmadik felek tekintetében. Noha jogszabály a klasszikus szállítmánybiztosítás mellett a személyszállításhoz kapcsolódó utasbiztosítási rendelkezéseket is tartalmaz, ezen szabályozás gyakorlati jelentősége meglehetősen csekély, ugyanis sem a minimális biztosítási összeget, sem a biztosítási szerződés minimális követelményeit nem tartalmazza.

Köztudomású, hogy az Egyesült Államokban 2001. szeptember 11-én repülőgépek eltérítésével hajtottak végre terrortámadásokat, amely az egész világban a légiközlekedésre vonatkozó szabályok újragondolását eredményezte. Az Egyesült Államokat 2001. szeptember 11. napján ért terrortámadás jelentős kihatással volt a biztosítási szerződések világára, ideértve a szállítmánybiztosítási szerződéseket is.

Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK Rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről 1. Cikke egyoldalú szerződéskötési kötelezettséget ír elő a címben szereplő személyek számára, sőt a biztosítási kötvény bemutatása a fuvarozási engedély kiadásának feltétele, azonban ilyen szabályozást más alágazat nem alkalmaz.

[1085] World Trade Center Props., L.L.C. v. Hartford Fire Ins. Co., 345 F 3d 154, 158 (2d Cir 2003). AVRAHAM, ROHEN: The Economics of Insurance Law – A Primer. *Connecticut Insurane Law Journal*. 2011, University of Texas, Law and Ecnomic Research Paper NO. 224, 9. p.

[1086] http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/222/385/2305379/ SR international Business Insurance v. World Trade Center Properties 222 F.Supp.2d 385 (S.D:N.Y.) 2002).

[1087] BARNES, A. J. - DWORKIN, T. M. - RICHARDS, E. L.: *Law for Business.* New York, 2008, McGraw-Hill/Irwin, 722. p.

[1088] A légifuvarozók engedélyezéséről szóló 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelet 7. cikke.

Az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete (a továbbiakban Rendelet) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről[1089] többek között a fenti események folytán született meg, figyelemmel arra, hogy megszűnt a belföldi és a nemzetközi légiközlekedési kettőssége a közösségi légiközlekedési piacon.

A Rendelet légifuvarozón az érvényes működési engedéllyel rendelkező légiközlekedési vállalkozást érti, azonban az engedély hiánya az egyoldalú szerződéskötési kötelezettség alól nem mentesíti a fuvarozót, a biztosítási kötelezettség pedig a repülés idejére, azaz rakomány esetében annak légifuvarozó részére történő átadásától a jogosult címzettnek történő kiszolgáltatás időszakára áll fenn.[1090]

A Rendelet értelmében[1091] a légifuvarozóknak és légijárművet üzembentartóknak biztosítási szerződést kell kötniük az utasokra, a poggyászra, a rakományra és harmadik felekre vonatkozó, a repüléshez kapcsolódó sajátos felelősségükre, természetesen az egyenlő versenyfeltételek elérése érdekében mindezt harmadik országban székhellyel rendelkező légifuvarozók számára is előírva, amennyiben bármely tagállam területég légifuvarozási tevékenységet végez.

A légifuvarozók kötelesek gondoskodni arról, hogy a felelősségbiztosítási szerződés hatálya valamennyi járatukra kiterjedjen, függetlenül attól, hogy a légi járművet tulajdonjog, bérleti jog, franchise vagy más megállapodás alapján jogosultak üzemeltetni.[1092]

A Rendelet a minimális biztosítási összeg meghatározásának technikáját alkalmazza, területi és személyi hatályára tekintettel a biztosító szolgáltatását „SDR”-ben, azaz a nemzetközi valutaalap (IMF) által meghatározott különleges lehívási jogban (*Special Drawing Right*) határozza meg, igazodva a nemzetközi fuvarjogi egyezmények bevett módszeréhez.

A rakományra vonatkozó felelősség tekintetében a biztosítási fedezet minimális értéke kereskedelmi tevékenység esetén 17 SDR / kilogramm,[1093] harmadik személyeknek okozott kár esetén pedig a minimális biztosítási összeg a fuvareszköz légialkalmassági bizonyítványában meghatározott maximális felszállótömeghez (MTOM) igazodik, azaz a jogalkotó azzal a feltevéssel él, hogy a járművek tömege arányban áll az általuk harmadik személyeknek okozott kár feltehető mértékével. A jogalkotó számol ugyanakkor az infláció, valamint más külső

[1089] A légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló 785/2004/EK európai parlamenti és a tanácsi rendelet 2005. április 30-án lépett hatályba https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex:32004R0785.
[1090] Rendelet 3. cikk. d) pont
[1091] Rendelet 4. cikk (1) bek.
[1092] Rendelet 4. cikk Biztosítási alapelvek (2)
[1093] Rendelet 6. cikk (3) bek.

tényezők hatásaival, így kifejezetten rendelkezik a Rendeletben előírt biztosítási minimumkövetelmények későbbi felülvizsgálatának szükségességéről, igaz, erre határidőt nem jelöl meg.[1094]

A fuvarozási, illetve részben a szállítmányozási jogviszonyokban általánosan elterjedt, hogy árukárok esetében a hagyományos felróhatóságon alapuló felelősség helyébe ún. fokozott felelősségi konstrukció lép, ahol főszabályként a fuvarozó minden kárért felelős, taxatíve, meghatározott kivételek és limitált kártérítési maximum mellett. A kivételek közé tartoznak tipikusan a küldemény belső tulajdonságából, fuvaroztató felróható magatartásából, a csomagolás[1095] kívülről észre nem vehető hiányosságából fakadó károk, valamint tipikus kivételnek számít az elháríthatatlan külső ok valamely aspektusának nevesítése.

A harmadik személyeknek okozott károkkal kapcsolatban a tagállamok felelősségi szabályai eltérőek: minimum bizonyított gondatlanságot és objektív felelősséget előíró szabállyal egyaránt találkozhatunk, a kártérítés mértéke is hol korlátlan, hol pedig összeghatárhoz kötött.

A Rendelet egyik legfontosabb előírása az, hogy „A biztosításnak ki kell terjednie a háborús cselekmények, a terrorizmus, a repülőgép-eltérítés, a szabotázsakciók, a légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, valamint a zavargások kockázatára."[1096]

Az ilyen jellegű szabályoknál természetesen megkérdőjelezhető, hogy klasszikus felelősségbiztosítási szabályokról van-e szó, hiszen szinte abszolút felelősség valójában inkább már tisztán kárelosztási funkcióval bír, és nehezen lelhető fel benne a jogi felelősség preventív, nevelő funkciója.

Mivel a felelősségbiztosítási szabályzatok a felelősségi szabályokat előíró belföldi és nemzetközi jogforrásokhoz igazodnak, a biztosítók termékei a Rendeletet megelőzően tipikusan kizárták az említett kockázatokat a biztosítási események köréből.

A Rendelet azonban az egész Európai Unió területén közvetlenül, tagállami kihirdetés és becikkelyezés nélkül kötelező, ellenőrzésére nézve pedig olyan szigorú előírásokat hoztak, hogy légi biztosítások terén kikényszerítette a biztosítók fedezetének kiterjesztését az említett kockázatra.

[1094] Rendelet Preambulum (19) bek.
[1095] A csomagolás szabványosításával pl. az International Safe TransitAssociation (ISTA) foglalkozik.
[1096] A jogszabályhely itt semmilyen korlátozó szabályt nem tartalmaz következésképpen a témánk szempontjából fontos árukárra és harmadik személyeknek okozott kárra egyaránt kiterjedő hatállyal bír.

A közösségi fuvarozóktól ugyanis a Rendeletnek előírásainak megfelelő biztosítási kötvény hiányában megtagadhatják a felszállási, nem közösségi fuvarozók esetében a leszállási engedélyt, a közösségi fuvarozók pedig működési engedélyüket is kockáztatják jogsértés esetén.

A Rendelet ugyan szerződésmintát nem tartalmaz, annak kidolgozását a szerződési szabadságnak, valamint a pusztán minimumkövetelményeket előíró uniós szabályozásnak megfelelően a szerződő felekre bízza, azonban a biztosítási piaci több olyan mintát is kidolgozott, amely egyértelműen megfelel a Rendelet előírásainak, ilyen pl. a *Lloyd's Market Association* (LMA, Lloyd´s Biztosítók Piaci Szövetsége), valamint az *International Underwriting Association of London* (*Biztosítók Londoni Nemzetközi Szövetsége*) által kidolgozott szabványszerződés. Annak ellenére, hogy a Rendelet a háborúkkal és terrorizmussal kapcsolatos, harmadik feleket érintő kockázatok elleni biztosítást minimumkövetelményként rögzíti, azaz nincsen legális lehetőség olyan biztosítási szerződés kötésére a közösségi légi fuvarozási piacon, amely a fenti kockázatokat kizárná, a biztosítók meglehetősen furcsa megoldással implikálták ezen előírást biztosítási szabályzataikba.

A biztosítók többsége ugyanis főszabályként továbbra is kizárt kockázatként definiálja a háborús cselekményeket, terrorizmussal és repülőgép-eltérítéssel kapcsolatos kockázatokat, azonban külön szerződéses rendelkezés esetében, pótdíj fejében lehetőséget nyújt ún. felelősség-kiterjesztő záradékok alkalmazására, és ezzel a Rendelet előírásainak való megfelelésre.

Az elmondottakból úgy tűnik, hogy az Európai Unió egy huszárvágással egyszer és mindenkorra véget vetett a háborús cselekmények, a terrorizmus, a repülőgép-eltérítés, a szabotázsakciók, a légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, valamint a zavargások kockázatával kapcsolatos polémiáknak, s ha ilyen kár bekövetkezik, akkor a károsult joggal számíthat a biztosító szolgáltatására, legfeljebb – az inflációs tényező, és egyéb körülmények folytán – a minimálisan előírt biztosítási összeg felülvizsgálatára kell majd sort keríteni a későbbiekben.

A fentiek alapján nyitva áll a lehetőség az Európai Unió előtt, hogy az Egyezményben foglaltaknál szigorúbb felelősségi szabályokat alkosson.

A Rendelet kimondja,[1097] hogy előírásai nem sértik a nemzetközi egyezmények, közösségi jog, valamint a tagállamok nemzeti jogának felelősséggel kapcsolatos szabályait, nemzetközi egyezményeknél feltéve, hogy annak a tagállamok és / vagy a Közösség részes felei.

Ezen szabály még mindig nem perdöntő, hiszen az Egyezmény csupán egyoldalúan kógens. Álláspontom szerint a döntő szempont az, hogy a Rendelet kifejezetten jogi felelősséget alapító szabályokat nem tartalmaz, csupán felelősségbiztosítási szerződésre vonatkozó egyoldalú szerződéskötési kötelezettséget ír elő.

Bár a jogalkotó célja egyértelműen az, hogy háborús cselekmények, a terrorizmus, a repülőgép-eltérítés, a szabotázsakciók, a légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, valamint a zavargások bekövetkezése esetén a légifuvarozó által okozott károk – legalábbis a Rendeletben szereplő összeghatárig – ne maradjanak a károsult terhén, azaz azok kifizetését a nemzeti jogrendszerek szabályainak megfelelően közvetlenül, vagy a károkozó fuvarozó perlésén keresztül közvetve követelhesse a biztosítótól, úgy tűnik, mindezt korántsem sikerült következetesen végrehajtani.

Uniós és nemzetközi egyezményi rendelkezések hiányában a tagállami, valamint a fuvarozási szerződési szabályozásra utalja a fenti káresemények bekövetkezése esetében és tekintetében azt a kérdést, a biztosítási kötvény betölti-e rendeltetését, vagy sem, ami egyrészt egyenlőtlen versenyfeltételeket teremt, másrészt pedig jogbizonytalanságot okoz.

Külön felelősséget alapító szerződési vagy jogszabályi rendelkezés hiányában tehát egy olyan helyzettel állunk szemben, ahol a légifuvarozási tevékenység végzéséhez a Rendelet előírásainak megfelelő biztosítási szerződési fedezettel kell rendelkezni, melynek biztosítási díjába a biztosítók természetesen beárazták a pluszkockázatok ellenértékét, azonban a látszólagosan biztosítási eseménynek minősülő káresemények bekövetkezése esetén mind a fuvarozó mentesülhet a kártérítés alól, mind pedig a biztosító a kártalanítás alól, hiszen a felelősségbiztosító maximum azon károk kifizetését vállalhatja, amelyért a biztosított fuvarozó jogilag felelős.

Ezen helyzet kétségkívül számos sebből vérzik, egyrészt feltehetően ellentétes a jogalkotói akarattal, a biztosítók részben jogilag lehetetlen szolgáltatásra irányuló biztosítási díjat szednek be, ráadásul adott esetben a fuvaroztatókat, illetve egyéb károsultakat is megtévesztheti a biztosítási fedezet fennállását illetően.

[1097] Rendelet 4. cikk (3).

Ami a fuvarozókat illeti, a Rendeletnek megfelelő tartalmú biztosítási szerződés megkötésének kötelezettsége alól jogszerűen nem mentesülhetnek, ráadásul a szankciók súlyossága, az ellenőrzés szinte teljes lehetősége miatt az előírások betartása teljes körűnek mondható. A felelősségbiztosítási szerződés megkötésének kötelezettsége azonban a fuvarozási szerződés tartalmára nem hat ki, az Egyezménynél szigorúbb szerződéses felelősség vállalása csupán fakultatív lehetőség, és nem kötelezettség a fuvarozók számára. A felelősségi kérdéseket a fuvarozási szerződés kívül azonban másképpen is lehet rendezni, hiszen a károsult kárigénye alapján a fuvarozó tehet tartozáselismerő nyilatkozatot, amely a károkozó és károsult viszonyában kétségkívül kifejt ugyan joghatást (megfordítja a bizonyítási terhet), azonban ezen nyilatkozattal egyfajta egyezség jön létre, melynek a biztosítóval szemben való hatályossága az alkalmazandó jog rendelkezéseitől függ, azaz korántsem biztos, hogy a biztosító fizetést fog teljesíteni ezen utólagos nyilatkozat alapján.

Ami a károsultakat illeti, megtévesztésre alkalmasak lehetnek a kötvények, mert nem tartalmaznak utalást a felelősségi szabályokra, csupán a felelősségbiztosítási fedezet eseteit és mértékét tartalmazzák, ezen fedezet jogi felelősséghez való kapcsolatáról, eshetőleges voltáról hallgatnak.

Ami a biztosítókat illeti, nem kell feltétlenül ismerniük a fuvarozási szerződés rendelkezéseit, tehát könnyen lehet, hogy a biztosítási szerződést jóhiszeműen kötik meg. Elég csak arra gondolni, hogy az Egyezmény a légi fuvarozási szerződés érvényességéhez nem ír elő írásbeli alakot, a kötelezően kiállítandó légi fuvarlevél kötelező minimális tartalmaként pedig csupán az indulási és rendeltetési hely, közbenső leszállóhely, valamint a szállítmány súlyának megjelölését írja elő, a szerződés egyéb rendelkezéseit, így a felelősségre vonatkozó szabályokat sem kell tartalmaznia, s ekkor az elektronikus fuvarlevél problematikáját még nem is érintettük.

A Rendelet már elfogadásakor, 2004-ben előírta az Bizottság számára, hogy legkésőbb 2008. április 30-ig készítsen jelentést[1098] (a továbbiakban Jelentés) a Rendeletben foglaltak megvalósulásáról, amely kötelezettségnek a Bizottság határidőre eleget is tett.

[1098] AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA: *A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az európai szerződésjog és a közösségi vívmányok felülvizsgálata tekintetében a követendő útról*. COM(2004) 651 végleges. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0651:FIN:HU:PDF (2015. december 15.).

A Rendelet elfogadását követően a légi biztosítással foglalkozó biztosítók két jelentős szakmai szervezete, a *Lloyd's Market Association* (Biztosítók Piaci Szövetsége) és az International *Underwriting Association of London* (Biztosítók Londoni Nemzetközi Szövetsége) 2005. júniusában létrehozta az AICG-t (*Aviation Insurance Clauses Group* – Légibiztosítási Záradékokkal Foglalkozó Csoport). Az AICG légi biztosítási szabványszerződések, feltételek és klauzulák megfogalmazásával és kidolgozásával foglalkozik, nagyfokú nyilvánosság mellett, azaz nemcsak a szerződésminták, hanem az ülések jegyzőkönyve is hozzáférhető bárki számára, megkönnyítve ezzel mind a Bizottság, mint pedig a nemzeti hatóságok számára a biztosítási piac fejlődési tendenciáinak nyomon követését.[1099]

Az AICG által kidolgozott szerződési fedezet-kiterjesztő záradékok egymásra épülő rendszert alkotnak, és a jelenlegi legkiterjedtebb záradéka a háborús, repülőgép-eltérítéssel okozott károkon át a radioaktív szennyezéssel okozott károk bizonyos körére is kiterjed, kivéve a nukleáris tömegpusztító fegyverekkel okozott károkat.[1100]

A 2005. márciusi rendezés során az *International Underwriting Association of London* és a *Lloyd´s Market Association* vállalták többek között, hogy nagyobb átláthatóságot és a fogyasztók nagyobb beleszólását garantálják a londoni kulcsbizottságok munkájába, beleértve a légi biztosítási kötvények és klauzulák kidolgozását. Az *Aviation Insurance Clauses Group* a fogyasztóknak széleskörű konzultációs jogot, valamint önálló javaslattételi jogot garantál.
Ezek a standard klauzulák, noha nem kötelezőek, nagyon széles körben, szinte általánosan elfogadottak és alkalmazottak a légi biztosítási szektorban.[1101]

Továbbá, a vállalások tartalmazzák, hogy amennyiben háború vagy terrorizmus következtében megjósolhatatlan krízis következne be, a biztosítók korlátozni fogják a koordinált lépéseiket, mely nélkülözhetetlen annak érdekében, hogy a fogyasztók továbbra is vásárolhassanak biztosítást, és a koordináció piaci versenyre gyakorolt hatását lehetőség szerint a minimumra szorítsák.[1102]

Az új *Crisis Response Protocol* azt célozza, hogy még krízis szituációkban is maradjon meg a verseny.[1103]

[1099] Jelentés 7. p.
[1100] AVN 52K klauzula http://www.aicg.co.uk/AICG_Web/Clauses/AVN_52K.aspx (2015. október 10.).
[1101] Insurance Block Exemption Regulation 5. és 6. Cikk.
[1102] EUROPEAN COMMISSION: *Competition: aviation insurers commit to reforms to promote competition and transparency*. Brussels, 23 March 2005, IP/05/361. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-361_en.pdf [Press Release].
[1103] FAULL, JONATHAN – NIKPAY, ALI eds.: *The EC Law of Competition*. 2nd Edition. Oxford, 2007, Oxford University Press, 1352. p.

A Bizottság 2007. januárjában felhívta a biztosítók figyelmét arra, hogy a légifuvarozók megsértenék a Rendeletben foglalt minimális biztosítási követelményeket, ha kizárnák felelősségbiztosítási szerződésükben a tömegpusztító fegyverekkel kapcsolatos kockázatokat.[1104]

A jelentésből azonban úgy tűnik, mintha az Unió tudatában lenne a felelősségbiztosítási és jogi felelősségi szabályok közötti inkoherenciának.

A Jelentés leszögezi, hogy a fuvarozók harmadik felekre vonatkozó felelősségét illetően nincsen közösségi előírás, majd utal arra, hogy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) jogi bizottsága jelenleg is dolgozik egy olyan egyezmény tervezetén, amely a légi járművek harmadik személyeknek okozott károkért való felelősségéről és kompenzációjáról szól.

A Jelentés kitér arra is, hogy a biztosítási követelményekről szóló Rendelet elfogadásakor a Bizottság nem látta indokoltnak a háborús és terrorcselekményekre vonatkozó objektív felelősség közösségi előírását. A Jelentés elkészítéséről folytatott konzultáció során kiderült, hogy egyes tagállamok harmonizált szabályozást tartottak szükségesnek az egyenlő feltételek biztosítása érdekében.

A Jelentés leszögezi, hogy „Amennyiben a légi járművek által a harmadik félnek jogellenes cselekmények kapcsán okozott kár kompenzációjáról szóló egyezménytervezet keretében nem sikerül általános szabályokat lefektetni, a Bizottság megvizsgálja a helyzetet és adott esetben javaslatot tesz a harmadik féllel szembeni felelősségre vonatkozó szabályok Közösségen belüli harmonizálására."[1105]

A Jelentés kimondja, hogy a Rendelet sikeresen teljesítette a célján a rakomány, utasok, poggyász, és harmadik felek tekintetében a megfelelő biztosítási fedezet elérése érdekében, és módosítása nem tűnik indokoltnak.[1106]

Álláspontom szerint azonban nem lehet önmagában felelősségbiztosítási szabályokkal jogi felelősségi kérdéseket rendezni, a Rendelet ebből a szempontból részben előkészítetlen, a felelősségi szabályokkal nem mindig összhangban lévő. Bár természetes, hogy a jogalkotó egyfajta tűzoltó munkával reagálni kívánt a 2001. szeptember 11-i terrortámadásokra, azonban megfogalmazhatjuk azt az igényt, hogy de lege ferenda igazodjanak egymáshoz a felelősségbiztosítási és jogi felelősségi szabályok, valamint – közösségi piacot érintő közösségi

[1104] Jelentés 8. p.
[1105] Jelentés 4. p.
[1106] Jelentés 11. p.

jogforrásról lévén szó – az is elvárható, hogy a Rendelet egységesen alkalmazható legyen az Közösség egész területén, az általa kiváltott joghatások pedig ne legyenek eshetőlegesek a tagállami jogrendszerek függvényében, hozzájárulva ezáltal az egyenlő versenyfeltételekhez és a jogbiztonsághoz.

A *World Trade Center* lerombolását követően katasztrófa-modellezést kezdtek alkalmazni a légi biztosításoknál, olyat, amit a biztosítási szektorban már a kora 1990-es években bevezettek a hurrikánokat követően az életbiztosításoknál és a viszontbiztosításnál.[1107]

A Bizottság a múltban vizsgálta a 2001. szeptember 11-i támadás hatásait, különösen a terrorizmus és háborús kockázatokkal kapcsolatban, a 2005. márciusában befejeződő vizsgálat mélyreható változásokat eredményezett a légi biztosítási szertorban. A vizsgálat alapján sajtójelenések képezték, mely szerint a támadást követően napokon belül a biztosítók és brókerek (szinte mindegyik pool-ba tömörülve), és szinte mindegyik légitársaság megkapta a felmondását a harmadik személyekkel szembeni felelősségbiztosítására terrorizmus és háborús kockázatokra. Ezt követően magasabb díjon kötötték újra a szerződéseket, melyek szinte azonosak voltak a biztosítóknál.

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO)[1108] egyezményének tervezete[1109] a nukleáris károk, valamint a büntető jellegű kártérítések kivételével minden harmadik személynek okozott kár megtérítésére kötelezi a légijármű üzembentartóját, a kártérítés összegét pedig teljes mértékben a Rendelet összeghatáraihoz igazítja, a károsulti érdekek védelmében egy alternatív felelősségbiztosítási kötelezettséget ír elő, azaz a felelősségbiztosítási szerződés megfelelő pénzügyi garanciával kiváltható.

[1107] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 43-44. p.
[1108] International Civil Aviation Organization, http://www.icao.int.
[1109] FINAL ACT of the International Conference on Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Montréal from 20 April to 2 May 2009, https://www.icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD_doc_44_en.pdf.

IX. A szállítmánybiztosítás tágabb társadalmi kontextusban

IX.1. Versenyjogi vetületek

Az Európai Bizottság a Római Szerződés 86. Cikke alapján a biztosítók általános szerződési feltételei fölött korlátozott felügyeletet gyakorolhat csak. A 86. Cikk a versenykorlátozó megállapodások és gyakorlat széles körű tilalmát tartalmazza, azonban a kötvények általános szerződési feltételeire és megfogalmazásaira csoportmentesség vonatkozott, azonban ezeknek nyilvánosnak kellett lenniük, kijelentve, hogy alkalmazásuk nem kötelező.[1110]

Az EK Bizottsága és Tanácsa, az belső piac jogi kereteinek megalkotása során tengeri modellhez hasonló piaci versenyt tűzte ki célul, ugyanakkor a közérdekvédelmi szabályok, valamint a biztosítási szektor felügyelete az alpesi modellt követő államok jogához állt közelebb.[1111]

A tengeri biztosítási hagyomány szerint a biztosítást termékként lehet leírni, amit a piaci versenyben áralku keretében vásárolnak meg. Ennek megfelelően a díjtételek terén nagy verseny tapasztalható, és a biztosítónak figyelnie kell arra, hogy ne vállaljon rossz kockázatokat. A biztosító erősen válogatni fog a szerződéses ajánlatok közül, mivel az árazási szabályok arra kényszerítik, hogy a rossz kockázatokat kihagyja a portfóliójából. Az állami felügyelet gyengébb, és a fizetőképtelenség sem elképzelhetetlen. A piaci megoldása erre a kérdésre a garanciaalapok felállítása, amely a biztosító által cserbenhagyott ügyfelek számára nyújt fedezetet. Az angolszász államokban tipikusan rövidebb a szerződések tipikus futamideje, és ennek megfelelően az elégedetlen ügyfelek könnyebben válthatnak egy (remélhetőleg) jobb biztosítóra. A brókerek alapvetően az ügyfelek érdekében járnak el, és köteleseik ügyfeleik igényeinek megfelelően a legjobb tanácsot adni.[1112]

[1110] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 322. p.
[1111] COUSY, HERMAN: Insurance law. In Smits, Jan M. ed.: *Elgar Encyclopedia of Comparative Law*. Cheltenham, 2006, Edwar Elgar, 320. p.
[1112] COUSY, HERMAN: Insurance law. In Smits, Jan M. ed.: *Elgar Encyclopedia of Comparative Law*. Cheltenham, 2006, Edwar Elgar, 319. p.

Álláspontom szerint nem szabad mindezt pusztán vagyonjogi kérdésként felfogni, hanem az értékközpontúan kell vizsgálni a kérdést, ezen belül pedig természetesen az egyes konkuráló érdekeket mérlegelni és rangsorolni is kell.

Példaként említhető, hogy a biztosítók két szempontból is csoportmentességet élveztek az abszolút kartelltilalom alól: mind a statisztikai adatok gyűjtése, mind a kármegelőzéshez szükséges technikai eszközök tesztelése, nyilvántartása és ajánlása szempontjából. Utóbbi esetében nem csupán költséghatékonysági szempontról van szó, hanem mögöttesen környezet- és természetvédelmi célok is érvényesülnek, hiszen többségében roncsolásos vizsgálatokat végeznek – legalábbis a mechanikai – kármegelőzési célt szolgáló vagyonvédelmi eszközökön, így minél kevesebb eszközt kell elpusztítani, annál kevesebb természeti erőforrást kell felhasználni.

A Bizottság 267/2010/EU rendelete az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. cikke (3) bekezdésének a biztosítási ágazatbeli megállapodások, döntések és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szólt, ma már nincs hatályban.

Az együttbiztosítás versenyjogi mentességerőről belföldön a biztosítási megállapodások egyes csoportjainak a versenykorlátozás tilalma alóli mentestéséről szóló 203/2011 (X. 7.) Korm. rendelet 4. §. szólt 2018. január 1. napjáig.

Az együttbiztosítás egyes versenyjogi kérdéseiről szól a Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsának 149/2003 Vj. ügyben, valamint a Magyar Atom Pool 100/1997 Vj. eljárásban hozott döntése.

A biztosítási jog gazdasági elemzésével foglalkozó szakirodalom jellemzően sokat foglalkozik monopol és oligopol biztosítási piacokkal, a nonprofit biztosítók kérdését viszont jellemzően teljesen figyelmen kívül hagyják.[1113]

A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa bár konkrét ügyben, de lényegében általános érvénnyes az alábbi szegmentumait határozta mag a hazai biztosítási piacnak:

[1113] BERNARD SALANIÉ: The Economics of Contracts. A Primer. 2nd Edition. Cambridge, MA, 2005, MIT Press, 51. p.

életbiztosítás, gépjármű-biztosítás, szállítmánybiztosítás, tűz és elemi kár és egyéb vagyoni kárbiztosítás, általános felelősségbiztosítás és balesetbiztosítás.[1114]

IX.2. Törvényi engedmény

A törvényi engedmény előírása arra szolgál, hogy megelőzze a biztosított túlkompenzálását.[1115]

Az engedményi jogot részben szociológiai, gazdasági okokkal magyarázzák. Az előbbi szerint az igazságszolgáltatás elé hurcolt károkozók valószínűleg megjavulnak. Ezzel kapcsolatban az közgazdasági érvelés, hogy az általános elrettentés elvén alapulva a balesetek költségét azokra kell telepíteni, akik a legolcsóbban elkerülhetik a baleseteket, mivel ez arra bátorítja őket, hogy kerüljék el a károkozást, és így a károkozókra kell telepíteni a költségek megtérítését az engedményezés alapján.[1116]

IX.3. Szolidaritás

„A szerződés a másik fél érdekeire való hívséges tekintet" – GROSSCHMID BÉNI (1896), az ombudsman szerint a kölcsönösség a bizalomban és a stabilitásban mutatkozik meg. A „biztosítási piac" nem csak elválaszt, hanem össze is köt. A biztosítók az egyes „termékek" piacán versenytársak a biztosítottak megszerzéséért (bizalmáért) versenytársak, de a piac stabilitásáért, a „a biztosítás" társadalmi (értsd: állampolgári-biztosítotti) elismeréséért közös felelősséget viselnek.[1117]

KUNCZ ÖDÖN hangsúlyozza a szolidaritás gondolatát, hiszen a kármegosztás csak akkor valósulhat meg, ha az esetleges jövőbeli szükségletekről a megkíméltek erejének felhasználásával gondoskodnak. [1118]

[1114] Vj-98/2002. sz. Generali és társa ügy; KOVÁCS ISTVÁN TAMÁS - NAGY CSONGOR ISTVÁN: *Szakmai felelősségbiztosítások piacának sajátosságai Magyarországon*. Budapest, 2011, Biztosítási Oktatási Intézet (BOI). http://www.gvh.hu/data/cms1000802/1_2011_BOIFA_Tanulmany.pdf (2014. április 13.), 27. p.

[1115] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 1009. p.

[1116] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 1010. p.

[1117] LENKOVICS BARNABÁS: *Ombudsmani jelentés a tulajdonhoz való jog védelméről. OBH 1212/2002. sz. ügyben*. [A Tisza-menti lakóházak biztosításáról, az árvíz- és belvízkárokkal összefüggésben: Az ombudsman kézzel írt jegyzeteivel, valaint az eredeti jelentés háttéranyagaival.]: Az ombudsman kézzel írt jegyzetei az eredeti aktában a jelentés háttéranyagai között.

[1118] KUNCZ ÖDÖN: A biztosítás egységes fogalma. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 613. p.

Szintén sajnálatosnak tartom, hogy hazánkban jelenleg egyetlen biztosító szövetkezet sem működik, annak ellenére a Bit. a többi jogi formában működő biztosítóval egyenrangú intézményként szabályozza ezen konstrukciót. (Említést érdemel, hogy a régi magyar magánjog alapján a két világháború között működött a Turul Biztosító Szövetkezet.) Az állami pénzügyekről szóló 1979 évi II. tv. (Ápt.) 1986-os módosítása lehetővé tette biztosító szövetkezetek alakítását, amellyel sajnos a hazai érdekeltek nem éltek annak ellenére, hogy nem csupán a hazai történelmi hagyományokra lehetne támaszkodni, hanem kedvező külföldi tapasztalatokra is, az Kölcsönös Biztosítók és Biztosítási Szövetkezetek Európai Szövetsége[1119] (AMICE, Association of Mutual Insurers and Insurance Cooperatives in Europe) jelenleg 85 tagot számlál, és megfelelnek a szigorodú uniós tőkekövetelményeknek is.

Ahogy azt CHARLES GIDE, az 1880-as évek nagy francia közgazdája írja: „A jövő társadalom kialakulása három társulási formától várta: a szakszervezettől, a kölcsönösségtől és a szövetkezettől (syndicalisme, mutualité et coopération. Az első társulási forma a foglalkozási ágakat – főleg a munkavállalókat – emancipálja; a második az egyeseket érő károsodást a hasonló veszélynek kitett egyének között atomizálja és így elveszi annak romboló erejét. A szövetkezeti mozgalom azonban- mondja Gide – konstruktív munkát végez. Új gazdasági rendet épít fel a szolidarizmus jegyében anélkül, hogy eltörölné a kapitalizmust és a bérmunka rendszerét, és anélkül, hogy feláldozná a magántulajdont és a szabadság gondolatát."[1120]

A modern biztosítás sem nélkülözi azonban teljes mértékben a szolidaritási elemet, melyre jó példa a Magyar Ügyvédek Biztosító és Segélyező Egyesülete, a MÜBSE, valamint a biztosítók által fizetett tűzvédelmi hozzájárulás.

Lényeges szempont a biztosítótársaságok társadalmi felelősségvállalása is.[1121] Izolált szerződések helyett csak társadalmi összefogással lehet védekezni a fenyegető veszélyekkel szemben. „Mert kultúrállam egészségesen működő biztosítás nélkül nem exisztálhat!"[1122]

[1119] https://www.amice-eu.org/map.aspx.

[1120] Kuncz Ödön: Biztosítás és közérdek. In Küzdelem a gazdasági jogért. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 604. p.

[1121] „E kontextusban egyre hangoztatottabb elvárásként kerül megfogalmazásra a multinacionális cégek fokozódó társadalmi és gazdasági önkéntes felelősségvállalása. A fogyasztás mennyisége és minőségének alakításában e vállalatoknak, bankoknak, biztosító társaságoknak kulcsszerepük van." NOCHTA TIBOR: A gazdasági válság, mint szerződéses kockázat. Pécs, 2012, Pécsi Tudományegyetem. [Habilitációs tézisek], 12. p.

[1122] KUNCZ ÖDÖN: Az állam és a biztosítás, 1917. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 602-603. p.

Az ideális kockázatközösség mértékének meghatározása nehéz feladat. Ha túl kicsi a kockázatközösség, akkor a biztosító adott esetben nem nyújt fedezetet az adott veszélyközösség igényeire, ha pedig túl nagy a kockázatközösség, akkor a túl kockázatos ügyfeleket is az átlagos ügyfelek fizethetik meg.[1123]

A biztosítás az előrelátásra épülve növeli a biztosítottak anyagi biztonságérzetét és függetlenségét is. KUNCZ ÖDÖN ezt erkölcsi erénynek tartaja, és jövőtől való félelem hiányát a biztosítás vallásos hittel rokon hatásában látja.

NAVRATIL ÁKOS szerint a biztosítás célja és feladata a kárfelosztás, valamint a károk anyagilag könnyebb elviselése. [1124]

Kuncz Ödön szerint a valódi biztosítás keretében egyrészt a biztosító is szociális funkciót végez, a szolidaritás keretében az egymásra utalt tömegeket közösségbe szervezve téríti meg a biztosítottak kárát azokkal, akiket a kockázat megkímélt. [1125]

A biztosítás növeli a termelés biztonságát, és növeli a fogyasztóképességet, mivel sokkal kevesebb összeg tartalékolására van szükség, mintha az egyes potenciális károsultak egyesével tartalékolnának, elvonva ezt az összeget a fogyasztástól.

„A jótékonyság, a segély csupán *reményt*, de nem biztonságot ad és nem is egyeztethető össze az emberi önérzettel.”[1126]

IX.4. Erkölcsi kockázat

Elmondható, hogy az árutovábbítás, valamint a szállítmánybiztosítás jogi szabályozása a tengerhajózást helyezi a középpontba mind a mai napig, mely nemcsak a nemzetközi jogegységesítés irányát szabja meg (pl. a Rotterdami Szabályzat[1127] elfogadása), hanem a jóhiszeműség és tisztesség kérdésére, így különösen az ún. erkölcsi kockázat kezelésére is kihat.

[1123] RÁCZ JÁNOS*: Külkereskedelmi szállítmányozási útmutató*. Budapest, 1987, Kopint-Datorg; RADETZKI, MARCUS - RADETZKI, MARAN – JUTH, NIKLAS: *Genes and Insurance: Ethical, Legal and Economic Issues*. Cambridge, 2003, Cambrigde University Press, 4. p.

[1124] NAVRATIL ÁKOS: *A társadalmi gazdaságtan s a közháztartástan vázlata*. Budapest, 1908, Grill, 93. p.

[1125] KUNCZ ÖDÖN: Az állam és a biztosítás, 1917. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 597. p.

[1126] KUNCZ ÖDÖN: A biztosítás egységes fogalma. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 612. p.

[1127] UNCITRAL (UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW): *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, December 11, 2008.)* http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html [the "Rotterdam Rules"]

Amennyiben a biztosítottnak van biztosítási érdeke, azt mondják, kisebb a kísértés számára, hogy elpusztítsa a biztosított vagyontárgyat[1128]. Ezt a faktort időnként erkölcsi kockázatnak hívják. Kétséges azonban, hogy a biztosítási érdek jelenléte a fenti hatással jár-e. Az a személy, akinek van biztosítási érdeke, szintén elpusztíthatja a vagyontárgyat, például azért, hogy a pangó piacon nehezen eladható vagyontárgyat készpénzzé konvertálja. Amennyiben a biztosítottnak van biztosítási érdeke, úgy ez érzelmileg arra ösztönözheti, hogy megvédje a biztosítás közvetett tárgyát, azonban másfelől a biztosítási fedezet gondatlanná is teheti, tehát ez egy kétértelmű helyzet.[1129]

Az erkölcsi kockázatra jó példa a kárbiztosítás, ahol a biztosító nem mindig képes ellenőrizni a kármegelőzési intézkedéseket.[1130]

Az erkölcsi kockázatot sokan ügynök problémának nevezik és azonosítják a megbízó-ügynök modellel.[1131]

A gondatlanságnak kevésbé van szerepe a vagyonbiztosításnál, de a *contributory negligence* (súlyos gondatlanság) azért a gépjármű-biztosításoknál kizáró ok.[1132]

A biztosítási csalások elkerülése végett a biztosított egyezség és bírósági marasztalás útján csak a biztosító hallgatólagos, vagy kifejezett beleegyezésével marasztalható: egyezség esetén kifejezett biztosítói tudomásulvétel, utóbbi esetén pedig az szükséges, hogy a biztosító a perben részt vegyen, a biztosított képviseletéről gondoskodjon, vagy erről lemondjon.

IX.5. A biztosítás „kötelezősége”

A polgári jogban a szerződési szabadság a főszabály, és csak kivételesen engedhető meg szerződéskötési kötelezettség előírása (a biztosítási jog területén is fel kellett már lépnie az Alkotmánybíróságnak a magánautonómiába való túlzott beavatkozás miatt).[1133]

[1128] Howard Fire Ins Co v Chase, 72 US 509 (1867).
[1129] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 132. p.
[1130] BERNARD SALANIÉ: The Economics of Contracts. A Primer. 2nd Edition. Cambridge, MA, 2005, MIT Press, 20. p.
[1131] BERNARD SALANIÉ: The Economics of Contracts. A Primer. 2nd Edition. Cambridge, MA, 2005, MIT Press, 51. p.
[1132] CANE, P.: *Atiyah's Accidents, Compensation and the Law*. Cambridge, 2004, Cambridge University Press, 246. p. A vagyonbiztosítás és a kártérítési jog összvetésére: 245-248. p.
[1133] A 16/1995. (III. 13.) AB határozat szerint diszkrimináció, a vállalkozás szabadságának, valamint a gazdasági verseny szabadságának sértése miatt megsemmisítette az egyes tömegközlekedési vállalatok utasainak kötelező baleset- és poggyászbiztosításáról szóló 14/1980. (V. 17.) MT rendeletet, valamint az ennek végrehajtásáról szóló, a baleset- és poggyászbiztosítás feltételeit meghatározó 11/1980. (V. 17.) PM rendeletet

A XVII. században egy angol királyi tiszviselő megállapítása szerint a külkereskedelmi szállítások folyatásához abszolút szükséges a tengeri hajók ás rakományuk biztosítása. [1134]
A Kt. nem írta elő a szállítmányozó biztosítási kötelezettségét, sőt a 373. § (2) bek szerint a biztosítási szerződést csak a megbízó utasítására kell megkötnie. A XVIII. század legvégén egy doktori disszertációban[1135] esik szó először arról, hogy a szállítmányozó rendes gondosságába a biztosítási kötelezettség ipso iure beletartozik. Az 1856-os porosz Kt.-tervezet első olvasata ezt felveti, de végül amiatt nem fogadják el, mert számos egyéb kérdést tisztázni kellett volna, pl. milyen károk ellen kell biztosítás, hasonlóképpen nálunk az APÁTHY-féle tervezet (187. p.) ugyanezt mondta, miszerint „a biztositás nem tekinthető a kellő gondosság rendszerinti folyományának."[1136] KUNCZ ÖDÖN könnyen megvalósíthatónak nevezte a fuvarozási biztosítás állami monopóliumát.[1137]

A náci Németországban kötelező volt a szálítmányozónak ügyfelük javára biztosítást kötniük, ami megszövegezésében felelősség-, gyakorlatilag vagyonbiztosítás volt.[1138]

HERMAN DÖRING nem javasolja, hogy a szállítmánybiztosítás kötelező legyen, mivel más biztosítás már fedezheti.[1139]

A *Standard Trading Conditions of the British International Freight Association (2005 Edition)* 11. cikk (A) bek. szerint a szállítmányozóknak csak a megbízó kifejezett utasítására kell biztosítást kötniük, ebben az esetben megbízottként járnak el.[1140]

A szerződéskötési kötelezettség igen ritka a fuvarjogban, a releváns nemzetközi egyezmények (pl. a nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésről szóló Egyezmény 1956 – CMR, az ENSZ Egyezmény az áruk nemzetközi adásvételéről 1980 - CISG) általában a felekre hagyják ennek meghatározását. A biztosítási fedezet a teljes kártérítés érdekbevallással történő elfogadása esetén lehet különösen hasznos, de természetesen a korlátozott kártérítési alakzaton alapuló szerződésekben is védi a felek érdekeit. Véleményem szerint (a német Kereskedelmi

---

[1134] COMMITTEE OF LONDON AND WESTMINSTER: *Report on Petition for Incorporation, 12 March 1718*, in Special Report from the Committee appointed to inquire and examine the several subscriptions for fisheries, insurances, annuities for lives, and all other projects carried on by subscription, in and about the Cities of London and Westminster, and to inquire into all undertakings for purchasing joint-stocks, or obsolete charters (1720; British Museum 357. b.3/30), 28. p.
SUPPLE, BARRY: *The Royal Exchange Assurance. A History of British Insurance.* Cambridge, 1970, Cambridge University Press, 4-5. p.
[1135] BRENLS, HERMANN: *De contractu commisionis*. Göttingen, 1800. [s.n.].
[1136] Bozóky Géza: A szállítmányozó biztosítási kötelezettségéről. In: Kereskedelmi jog, 1907. évi 18. szám 369. p.
[1137] KUNCZ ÖDÖN: Az állam és a biztositás. In *Kereskedelmi jog*, 1917, 21-22. szám. 205-208. p.
[1138] Decree of Dec 28, 1939. pubished in Reichanzeiger Jan 5. 1940. Lásd részletesebben: KRIEN, ERICH: *Die Allgemeinen Geschäftbedingungen des Speditionsverkehrs (ADSp).* Wiesbaden, 1948, Robert Stroh, 26. p.
[1139] Döring, Herman: International Insurance Liability Policies. Journal of Air Law and Commerce, 1937, Issue 3., 427. p.
[1140] BRITISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION: *Standard Trading Conditions* (2005 Edition) http://www.bifa.org/_Attachments/Resources/1105_S4.pdf (2015. október 10.)

törvény szállítmányozási szerződésre vonatkozó szabályai alapján) hasznos lenne előírni a szállítmányozó előzetes tájékoztatási kötelezettségét a biztosítási szerződés megkötésének lehetőségéről, valamint a biztosítási kötvény részleteiről, amelynek következtében a megbízó megalapozott döntést hozhatna a szállítmányozási szerződés megkötésekor. Az új magyar Ptk. kodifikációja során az Igazságügyi és Rendészeti Minisztériumtól ígéretet kaptunk arra, hogy a fenti tájékoztatási kötelezettség előírására tett személyesen előterjesztett tanszéki javaslatunkat (mely egyébként az általános polgári jogi együttműködési kötelezettségből is levezethető) beépítik a törvény miniszteri indokolásába, mely meg is történt.

KGFB sem teljes mértékben jogszabályi kényszer hozza létre a jogviszonyt, csupán kétoldalú szerződéskötési kötelezettségről beszélünk.[1141]

A biztosítási jogviszony létrehozásának szabadságát jogi normák is korlátozhatják, ennek fő eszközei az ún. kötelező biztosítás, valamint az egy- és kétoldalú szerződéskötési kötelezettség.

A kötelező biztosítás esetében a biztosítási díj az áru vagy szolgáltatás árába van beépítve, a biztosítottnak tehát sem a biztosítási jogviszony létrehozásába, sem annak tárgyába és tartalmába nincsen beleszólása, sőt választási lehetősége sincsen a biztosítók között. A példa erre a rendszerváltás előtt gépjárművek üzembentartóinak felelősségbiztosítása, ahol az üzemanyag árába volt beépítve a biztosítási díj, ráadásul a korabeli Állami Biztosító monopolhelyzetben volt, az autósok legfeljebb azt dönthették el, hogy tankolnak-e, vagy sem.

A szerződéskötési kötelezettség lehet egy- és kétoldalú, előbbi esetében a potenciális biztosított köteles a szerződés megkötésére, azonban elméletileg bármely biztosító elzárkózhat a szerződés megkötésétől, utóbbi esetében a potenciális biztosított és a biztosító egyaránt köteles a szerződés megkötésére, utóbbi esetében feltéve, hogy az adott biztosítási módozatot legálisan műveli, és hozzá szabályos szerződési ajánlat érkezett. Szerződéskötési kötelezettséget nem csupán jogszabály írhat elő, hanem a felek megállapodása, bár itt jellemzően egyoldalú.[1142] a potenciális biztosított számára előírt szerződéskötési kötelezettségről beszélhetünk.

[1141] „A szerződési szabadság ebben az utóbbi rendszerben több elemében fennmarad. A biztosított személy törvénynél fogva köteles a szerződés megkötésére (enélkül a gépjármű a közúti forgalomban nem vehet részt), viszont meghatározhatja, hogy a törvény által szabályozott kereteken belül melyik biztosítótársasággal kívánja megkötni a szerződést, azaz a partnerválasztás szabadsága nem sérül. Abban a tekintetben is választás illeti meg a biztosítottat, hogy egy nagy tőkeerejű részvénytársaságot, egy szövetkezetet vagy csupán egy egyesületet választ szerződéses partnerének." 83/2011. (XI. 10.) AB határozat.

[1142] Noha nincsen jogi akadálya annak, hogy biztosító szerződéskötési kötelezettséget vállaljon, a gyakorlatban olyan szerződésekben szokás a biztosítási szerződés megkötésének, és a díj viselésének kérdését rendezni, melyben mindegyik fél jogszerűen a biztosítási érdek hordozója, pl. lízingszerződés, bérleti szerződés, raktározási szerződés, fuvarozási és szállítmányozási szerződés.

IX.6. A biztosítás egyes közgazdasági irányzatok tükrében

Az állami funkciók kiterjesztését és megerősítését célzó merkantilizmus gazdasági irányzata foglalkozott történelmileg először a biztosítás államosításának lehetőségével, ugyanakkor a biztosítottat mint állampolgárt vette figyelembe. A fiziokratizmus a a biztosítottra mint magánszemélyre gondolt, és az ő jogait helyezte előtérbe az biztosítóval, valamint az állammal szemben.[1143]

Az individualizmusban a korábbi biztosító egyesületektől és szövetkezetektől a biztosítás súlypontja kapitalistatőketársaságok, jellemzően részvénytársaságok irányába tolódik el.[1144]

A szocializmus indítja el világhódító útjára a társadalombiztosítást, a magánbiztosítást viszont államosítja, korlátozva magántulajdont és a szerződési szabadságot.

A kapitalizmus megvalósítja a szocializmus által megkezdett társadalomiztosítást, szociálpolitikai irányzata a mozgatórugója a biztosítás állami felügyelete létrehozatalának.[1145]

Az nacionalizmus több szempontból sem a biztosítás barátja, hiszen egyrészt a viszontbiztosítást visszafogják da devizakorlátozó lépések, másrészt az autarch önellátásra épül, nem pedig az összefogásra.[1146]

IX.7. A szállítmánybiztosítás szerepe a nemzet- és világgazdaságban

A biztosítás komplex terület, mely nem nélkülözheti a szociológia, pszichológia, közgazdaságtan, matematika és statisztika módszereit. A közgazdaságban a biztosításelmélet és a biztosítási (üzem)gazdaságban a két legfontosabb részterület. A biztosítás intézménye részben szolidaritási, részben üzleti alapú. Jogtörténeti értelemben a bányatársládák és egyéb szervezetek alapvetően szolidaritáson nyugodtak, míg a modern biztosítók döntően üzleti alapon működnek.

KUNCZ ÖDÖN megállapítása szerint a biztosítást lényege nem ragadható meg csupán jogászi és közgazdasági szemléletmóddal, hanem azokokat a technikai eszközöket is vizsgálni

[1143] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 41. p.
[1144] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 41. p.
[1145] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 42. p.
[1146] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 42. p.

kell, amelyeket a biztosítók alkalmaznak annak érdekében, hogy a „biztosítottakat a jövőbeli esetleges szükségletek lidérnyomása alól" felszabadítsák.[1147]

A gyakorlatban szinte mindegyik kereskedelmi szerződés tartalmaz valamilyen kockázatmegosztást. Ahhoz, hogy a biztosítási szerződést meg tudjuk különböztetni a más szerződésekben előforduló, explicit vagy implicit kártérítési kötelezettség-vállalásoktól, a biztosítási eseménynek kívül kell esnie a biztosító hatókörén.[1148]

Az USA egyes bíróságai a negatív előny nyújtását, mint például jogosult részéről a tartozás elengedését is biztosításnak tekintették, noha közvetlen pénzmozgás nem történt a „biztosító" és a „biztosított" között. Az újabb vélemények többsége azonban a fenti konklúzió ellen foglal állást. A legfontosabb érv az, hogy a kölcsönszerződések felbontásáról szóló megállapodások eltérnek a „hagyományos biztosítási szerződésektől", és a bankok hitelező általában nem biztosítók.[1149]

KUNCZ ÖDÖN megállapítja, hogy csupán a biztosítási szerződések tömege minősül valódi biztosításnak, mint közgazdasági intézménynek, itt, mind a biztosított, mind pedig a biztosító és a kölcsönösség alapján szerződik. „Az *izolált* biztosítási ügylet nem biztosítás, hanem szerencseszerződés."[1150]

A biztosítási szerződés és a szerencseszerződések elhatárolása kapcsán állapítja meg BECK HUGÓ, hogy a biztosítási szerződés esetében a vagyon megóvása, az „objektív veszteség tiszta megtérítése" érdekében a kockázat csupán eszköz, addig a fogadásnál és egyéb szerencsejátékoknál a kockázat maga a cél. [1151]

A biztosítási kockázat, amit néha tiszta kockázatnak neveznek, a veszteség bekövetkezésének vagy be nem következésének esélye. A befektetési kockázat, amit gyakran spekulatív kockázatnak neveznek, azonban a veszteség vagy nyereség esélyét jelenti. A befektetési kockázat mértéke sokkal jobban kapcsolódik a befektető tudatához a szerződéskötés időpontjában.[1152]

A biztosítási érdek a kárbiztosítási szerződésesek esetében a károsító biztosítási esemény elmaradásához, ezen belül a vagyontárgy (vagyonbiztosítás), vagy a saját vagyon

---

[1147] KUNCZ ÖDÖN: Az állam és a biztosítás, 1917. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 596. p.
[1148] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 18. p.
[1149] First National Bank of Eastern Arkansas v. Taylor, 907 F 2d 775 (8 Cir, 1990).
[1150] KUNCZ ÖDÖN: A biztosítás egységes fogalma. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 622. p.
[1151] BECK HUGÓ: *Tanulmányok a biztosítási jogból: különös tekintettel a magyar biztosítási törvényre*. Budapest, 1891, Grill, 55-56. p.
[1152] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 17. p.

(felelősségbiztosítás) megóvásához fűződő legális kötődés. Vagyonbiztosítás esetében elméletileg a biztosított és a szerződés közvetett tárgya közötti bármilyen jogilag elismert jogcím, ad absurdum a szívességi használat is megfelelő lehet, azonban léteznek olyan biztosítási módozatok, amelyek a jogszerű biztosított kört szűkítik. Az ÁB-AEGON Családi Otthon Biztosítás 2000 (CSOB 2000) biztosítása kizárta a biztosítottak köréből többek között pl. az albérlőket és az ágyrajárókat, anélkül, hogy ennek indokát adta volna.

A biztosítási érdek hiányára a biztosító hivatkozhat védekezésképpen, de ez ilyet csak vonakodva teszik meg, mivel az egész biztosítási szektorról rossz képet fest, és az egészet technikai védekezésnek tekintik, és a bíróságok rossz szemmel nézik azokat a társaságokat, amelyek elfogadják a biztosítási díjat, majd arra hivatkoznak, hogy nincsen szerződés.[1153]

A biztosítási összeg csak akkor fizethető ki, ha annak bekövetkezése bizonytalan. A bizonytalanságot a szerződés megkötésének időpontjában vizsgálják.[1154] A bizonytalansági elem az nem csak az esemény bekövetkezésében gyökerezhet, hanem abban is, hogy az esemény milyen gyakran vagy milyen mértékben fog bekövetkezve (mint pl. a taxikárok[1155]), vagy az esemény (mint pl. a halál) mikor fog bekövetkezni.[1156]

A biztosított nem profitot, hanem kártalanítást keres.[1157] Az angol jog ismeri a „*No Man Shall Profit from His Own Wrong*" maximáját.[1158]

A kártalanítás és biztosítás kapcsolatán túl szintén figyelembe kell venni a közérdekű megfontolásokat is. A biztosítási érdek követelmények felfogható a csalárd magatartás elleni védekezésként. A biztosítási érdek nélküli biztosított adott esetben a biztosítási esemény előmozdítására vetemedhet, abban a biztos tudatban, hogy ez számára semmilyen személyes kárt vagy hátrányt nem jelent, sikeressége esetén viszont minden profit az övé lesz. Ez az elrettentési elv a történelem fényében érthető, de a biztosítási érdekkel kapcsolatban a tényleges elrettentő hatása nem annyira egyértelmű.[1159]

[1153] Stock v. Inglis (1884) 12 QBD 564, 571, per Lord Brett MR.
[1154] Department of Trade & Industry v. St. Christopher Motorists´ Assn [1974] 1 Lloyd´s Rep 17, 19-2, per Templeman J.
[1155] A legtöbb taxinál bekövetkezik a biztosítási esemény az éves biztosítási fedezet időtartama alatt.
[1156] CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa, 11. p.
[1157] „Assecuratus non quaerit lucrum sed agit ne in damno sit." MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell, 5. p.
[1158] Euro-Diam Ltd v Bathurst [1990] 1 Qb 1 35, per Kerr LJ (CA-AR).
[1159] THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 17. p.

A hatályos magyar jogban tilalmazott a jóerkölcsbe ütköző szerződések, de nálunk is ismert az ún. *crime insurance* (bűncselekménnyel okozott károk biztosítása) intézménye, ami fedezetet nyújt az alkalmazottak által elkövetett bűncselekményekre, valamint más bűncselekménnyel (pl. csalás) a biztosítottnak okozott kárra. Noha a *crime insurance* klasszikusan vállalatoknak kínált biztosítási program, de a bűncselekménnyel okozott károk biztosítása a fogyasztói biztosításokban is megjelenik, mégha jellemzően nem is önálló biztosítási szerződésként.[1160] A biztosítható kockázatok közé tartozik ebben a módozatban pl. a hamis pénzzel, utalvánnyal elkövetett bűncselekmény, a biztosított saját, vagy ügyfelei vagyona elleni bűncselekmények (pl. értékpapírok eltulajdonítása, lopás), szállítás közben elkövetett bűncselekménnyel okozott károk, a cég informatikai rendszerébe történő illegális behatolással okozott károkra.[1161] A biztosító minimum három esetben van a kockázat csökkentésére alkalmas helyzetben: a szerződés megkötésekor, a szerződés meghosszabításakor, egyéb módosításakor, valamint a biztosítási esemény bekövetkezését követően, és természetesen biztosítási szabályzataiba foglalt kármegelőzési és kárenyhítési előírásaival igyekszik a kockázatokat miél jobban, de egy elfogadható szintre redukálni.[1162]

A kérdés csak az, hogy a felelősségbiztosítás jogi felelősséget megtartó elemeinek alkalmazása önmagában elengendő-e, vagy szükséges-e önálló kockázatközösség megteremtése.

Az állam többféle módon is beavatkozhat a piacgazdaság működésébe, melynek egyik legfontosabb példája a kárenyhítés kérdésének rendezése, különösen az agrárszektorban. Bár az állam nem alanya a hazai versenyjognak, érdemes leszögeznünk, hogy mindez nem jár versenytorzító hatással. Az állam ugyanis alapvetően olyan területekre koncentrál, amely piaci résnek minősül, azaz ahol a tényleges biztosítási fedezet hiányzik. A biztosítók számos eszközzel elérhetik ezen fedezethiányos helyzetet, pl. vagy egyáltalán nem kínálnak olyan biztosítási terméket, amely az adott kockázatokra vonatkozna, vagy pedig egyenesen kizárt kockázatnak minősítenek bizonyos eseményeket, pl. a belvízkárokat, vagy a hordozható számítógépek ellopását.

[1160] Pl. lakóingatlanok esetében a dolog elleni erőszakkal elkövetett lopás („betörés") jellemzően alapkockázat, a „besurranásos tolvajlás" csak egyes biztosítóknál lézezik, de ott is pótdíj fejében. A gépjárműárak, alkatrészárak, valamint javítási rezsióradíjak emelkedése miatt a casco biztosítás díja sok ügyfél számára túl drága, nekik fejlesztették ki a csak lopás bűncselekmény kockázatára szóló kárbiztosítási szerződést.

[1161] További kiváló példákra és esetleírásokra ld.: AIG: *Fidelity Claims Scenarios.* https://www.aig.com/content/dam/aig/america-canada/us/documents/business/management-liability/fidelityclaimsexamples-brochure.pdf (2019. június 6.)

[1162] LITTON, R. A.: Crime and Insurance. *The Geneva Papers on Risk and Insurance,* vol. 12. No 44. (July 1987), 200. p.

Létezik olyan vélemény is, amely nem fogadja el a biztosítás társadalmi, erkölcsi, tulajdonjog-védelmi funkcióját, és színtiszta haszonszerzést lát mögötte, így megengedhetőnek tartja egy konkrét termék, vagy akár biztosítási ágazat feladását is drasztikus kockázatnövekedés esetén. [1163] A gazdasági fejlődés egyik elősegítője, motorja a biztosítás intézménye.[1164]

GOLDZIHER KÁROLY a biztosítás három feladatát különbözteti meg a kártalanítás (*Schadloshaltung*), a veszélyeztető mozzanatok elkerülését (*Meidung*), valamint az materializáló veszélyek hatásának lehetőség szerinti elfojtása (*Unterdruckung*), a két utóbbi a megelőzést (*prophylaxis*) szolgálja.[1165]

Az ombudsman értelmezése szerint a helyes rendszertani értelmezéssel a régi Ptk. 551. §. (1) bek. szövege a nem gyakorolható önkényesen, a biztosításnak többek között szolgálnia kell a polgárok magántulajdonának védelmét, valamint összhangban kell lennia jogállamiságból levezethető jogbiztonság, ezen belül a tulajdon biztonsága követelményevel: „A határozatlan időre kötött biztosítási szerződések tömegét (tízezres nagyságrendben) a biztosító társaság csak”

a.) a szociális piacgazdaság megvalósításának alkotmányos célkitűzésével (Alkotmány preambuluma),
b.) a polgárok magántulajdonának védelmével (Alkotmány 9. és 13. §)
c.) a jogállamiságból levezethető jogbiztonság, ezen beül a tulajdon biztonsága követelményével (Alkotmány 2. § (1) bekezdés),
d.) a biztosítás fenti célokat szolgáló társadalmi rendeltetésével (Ptk. 2. §),
e.) jóhiszeműen és tisztességesen (Ptk. 4. §. (1) bek.),
f.) a biztosítottak jogainak és törvényes érdekeinek csorbítása nélkül (Ptk. 5. § (1)-(2) bekezdés),
g.) a biztosítottak előzetes és részletes tájékoztatásával (Ptk. 205. § (4) bekezdés),

---

[1163] LENKOVICS BARNABÁS: *Ombudsmani jelentés a tulajdonhoz való jog védelméről. OBH 1212/2002. sz. ügyben*. [A Tisza-menti lakóházak biztosításáról, az árvíz- és belvízkárokkal összefüggésben: Az ombudsman kézzel írt jegyzeteivel, valaint az eredeti jelentés háttéranyagaival.] Trunkó Barnabás, .a Magyar Biztosítók Szövetsége főtitkára levele Lenkovics Barnabás ombudsmannak, 2002. december 16, 4. p.

[1164] „Az a gazda, aki az állattenyésztést akarja magasabbra fejleszteni, lehetetlenségre vállalkozik, ha nincs mögötte állatbiztosítás; az az iparos, aki hatalmas gyárakat épít, homokra épít, ha nem jön segítségére a tűz-, a baleset-, a fuvarozási stb. biztosítás.” KUNCZ ÖDÖN: Az állam és a biztosítás, 1917. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai], 591. p.)

[1165] GOLDZIHER KÁROLY: *Biztosítási ügyünk jövője*. Budapest, 1920, Pesti Könyvnyomda Részvénytársaság. [Különlenyomat a Közgazdasági szeme 1919. márczius-deczember havi számából. 4-5. p.]

h.) a módosításra is kiterjedő kölcsönös együttműködési kötelezettségnek eleget téve (Ptk. 277. § (2)-(3) bekezdés,

i.) a felek biztosításhoz fűződő kölcsönös érdekének más lehetséges módon történő védelmét is számításba véve (Ptk. 4. § (1) bek.),

j.) A biztosító társaság szerződéshez fűződő érdekének teljes – az előző feltételekre is kiterjedő – ellehetetlenülését bizonyítva lehet bármikor harminc napos határidővel, a biztosítási időszak végére felmondani. (Ptk.551. § (1) é (4) bek.)

A j.) pontban írt magatartás tehát csak az a.)-i.) pontokban felsorolt követelményeknek való megfelelés esetén minősíthető törvényesnek és alkotmányosnak."[1166]

Megjegyzem, hogy a biztosító szolgáltatásának maximuma, azaz a biztosítási összeg – a lefoglalt ingóságért járó összeg kivételével – mentes a bírósági végrehajtás alól.

A fejlett országokban jobban aggódnak az olyan veszélyek miatt, amelyek felett nincsen hatalmuk: szennyezés, klímaváltozás, nukleáris és kémiai fegyverek terjedése: az irányítás hiánya stresszhez vezet, és kockázat-elkerülési lépésekhez.

a biztosítási szerződések, közgazdasági szakzsargonban biztosítási termékek a nagy számok törvénye miatt szerepelnek kínálatukban.[1167]

A nagyobb biztosítók statisztikát vezetnek évente a balesetek számáról és okairól, pl. az Allianz is.[1168] Miközben a legtöbb ember túl sokat aggódik a légiközlekedés miatt, túl keveset aggódnak azonban a közúti közlekedés miatt. A veszély érzetének hiánya és a balesetek valószínűségének és következményeinek lebecsülése kéz a kézben járnak a teljes kontroll-érzet benyomásával.[1169]

A média nagy, olykor manipulatív hatással bír az érzelmekre és a biztosításra.[1170]

[1166] LENKOVICS BARNABÁS: *Ombudsmani jelentés a tulajdonhoz való jog védelméről. OBH 1212/2002. sz. ügyben*. [A Tisza-menti lakóházak biztosításáról, az árvíz- és belvízkárokkal összefüggésben: Az ombudsman kézzel írt jegyzeteivel, valamint az eredeti jelentés háttéranyagaival.] Lenkovics Barnabás ombudsman levele a Magyar Biztosítók Szövetsége főtitkárának, Trunkó Barnabásnak, 2003. január 14., 3. p.

[1167] „A tétel azt állítja, hogy az egyéni szinten megjósolhatatlan események az egyének nagyobb csoportján belül előre jelezhetővé válnak." COOTER, ROBERT – ULEN, THOMAS: *Jog és közgazdaságtan*. Budapest, 2005, Nemzeti Tankönyvkiadó, 63. p.

[1168] ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY: *Safety and Shipping Review 2017*. http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_Safety_Shipping_Review_2017.pdf (2017. október 10.).

[1169] CORBY, B.: On Risk and Uncertainty in Modern Society. *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, vol. 19. No. 72. (July 1994), 241. p.

[1170] DUNWOODY S. – PETERS, H. P.: The Mass Media and Risk Perception. In Bayerische Rückversicherung: *Risk is a construct*. Münich, 1993, Knesebeck, 293-317. p.

A közgazdászok szerint korlátokhoz kötött racionalitás: hiányzik az információ és a megszerzéséhez szükséges pénz.[1171]

Az átlagember annál valószínűbbnek tart egy eseményt, minél könnyebben visszaemlékezik vagy elképzel egy hasonló eseményt.[1172]

Az ember félelmeit, amely ellen biztosítási fedezetet keres, néha *risk cognition*-nak (kockázat-észlelés) hívják, várakozásaik a kockázatokkal kapcsolatban azon alapulnak, hogy milyen ismereteik vannak a kockázatokról.[1173]

A kockázat kalkulálhatóságát illetően csökkenti a számítások pontosságát az anti- és autoszelekció. **Antiszelekció**, amikor az információs aszimmetria, miatt a kockázat valóságos mértékét eltitkolja a szerződő fél a biztosító elől. **Autoszelekció**, amikor a biztosított az átlagnál jobban fél a biztosítási esemény bekövetkezésétől, ez nincs feltétlenül összefüggésben a tényleges kockázattal.[1174] A kontraszelekció elvezethet oda, hogy az csekény kockázatot hordozó ügyfelek már anyagi okokból nem kötnek biztosítási szerződéseket az emelkedő biztosítási díjak miatt. Ennek az lehet a következménye, hogy a kockázatközösség összetételének egyensúlya felbomlik, és aránytalanul magas mértéket képviselhetnek a nagy kockázatot hordozó ügyfelek, amely felboríthatja a biztosító rendes gazdálkodását.[1175]

A biztosítási jogviszonyok összetettségével kapcsolatban többféle nézőpont is elképzelhető. Egyrészt vannak olyan biztosítási események, amelyek a hétköznapi életben bárkivel megeshetnek, azaz jellemzően fogyasztói tömegszerződések tárgyát képezik. Másrészt szinte minden magára valamit is adó biztosító honlapján található „biztosítási szótár" elnevezésű dokumentum, ami arra utal, hogy laikus átlagember köznyelvi ismereteivel még a legegyszerűbb biztosítási szerződést is képtelen megkötni, a speciális biztosítási módozatok összetettségéről és nyelvezetéről nem is beszélve.

Szállítmánybiztosítás nélkül a világkereskedelem nem tudott volna a jelenlegi fejlettségi fogára elérni. A tengeri biztosítás komoly befolyással bírt a brit nemzetgazdaság szerepére.[1176]

[1171] KOROBKIN, RUSSELL B. - ULEN, T.S.: Law and Behavioral Science. *California Law Review*, 2000, Issue 4., 1075. p.
[1172] JUNGERMANN, H. - SLOVIC, P.: Characteristic of Individual Risk Perception. In Bayerische Rückversicherung: *Risk is a construct*. Münich, 1993, Knesebeck, 87. p.; KEMP, R.: Risk Perception: The Assessment of Risks by Experts and by Lay People A Rational Comparison? In Bayerische Rückversicherung: *Risk is a construct*. Münich, 1993, Knesebeck, 107. p.
[1173] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 14. p.
[1174] BANYÁR JÓZSEF, POPPER KLÁRA: *Az életbiztosítás*. Budapest, 2004, Biztosítási Oktatási Intézet, 7. p.
[1175] COOTER, ROBERT – ULEN, THOMAS: *Jog és közgazdaságtan*. Budapest, 2005, Nemzeti Tankönyvkiadó, 391. p.
[1176] RÖPLING, GERHARD: *Die Struktur der englischen Seeversicherung und ihr Einfluß auf die Zahlungsbilanz Broßbritanniens*. Berling, 1960, Duncker & Humblot, 106-152. p.

A Titanic 1912-ben 1 millió fontra, a Queen Mary 1936-ban 4,8 fontra, a Quen Mary 2 2004-ben 500 millió fontra volt biztosítva.[1177]

A fuvarozótatónak már a küldemény kiszolgáltatása előtt szüksége lehet pénzre, a vízi közlekedés lassú, ezért gyakran kölcsönt vesz fel az ún. „úszó javakra", ennek feltétele azonban rakományra kötött szállítmánybiztosítási szerződés, azaz a hitelező érdekei nem sérülnek, ha az áru elvész, megsemmisül, vagy megrongálódik.[1178]

Sajnálatos módon a biztosítókban – saját magatartásukat tekintve- relatíve kevéssé tudatosult azon közgazdasági alaptétel, mely szerint a károkat jobb megelőzni, mint utólag megfizetni. Bár említhetünk önkéntes biztosítói kezdeményezéseket (pl. Generali a Biztonságért Alapítvány, a (Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ) és az Országos Rendőrfőkapitányság (ORFK) Bűnmegelőzési Bizottságának együttműködése az ún. MABISZ-minősítéssel rendelkező termékek vonatkozásában), a biztosítók általában elzárkóznak az ilyen jellegű kötelezettség-vállalásoktól, kifizetésektől.

A *multi-line* (kereskedelmi csomag kötvények) programokba tipikusan kereskedelmi vagyon, üzemszünet-biztosítás, általános felelősség, folyami és gépjármű-biztosítás tartozik.[1179]

A viszontbiztosítási szerződések többsége 1 évre és egy kockázatra, pl. tengeri kockázatok jön létre. Az újabb értékpapírosított termékek azonban több évre és több kockázatra jönnek létre. utóbbi kockázat-raktározásnak is hívják.[1180]

A biztosítási szektorban a biztosítók folyamatosan igyekszenek működési költségeiket csökkenteni, mely az értékesítés területén két, egymással ellentétes folyamatot jelent: egyrészt az ún. direktbiztosítások, sőt adott esetben direktbiztosító leányvállalalok létrehozását, másrészt pedig a biztosításközvetítők fokozott igénybevételét.

A direktbiztosítás technikai szempontból annyit jelent, hogy a biztosítók képviselőjével való találkozás nélkül, kizárólag valamilyen elektronikus értékesítési csatornán (pl. interneten, telefonon stb.) lehet a biztosítóval szerződni, mely egyrészt az infrastrukturális és tranzakciós

---

[1177] CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 43. p.
[1178] BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai, 629-630. p.
[1179] WEBER, CHRISTOPH: *Insurance Linked Scurities*.Wiesbaden, 2011, Gabler, 74. p.
[1180] CUMMINS, J. DAVID - BARRIEU, PAULINE M.: Innovations in Insurance Markets: Hybrid and Securitized Risk-Transfer Solutions. In Dionne, Gerges ed.: *Handbook of Insurance*. 2nd Edition. New York, 2013, Spinger, 556. p.

költségeket csökkenti jelentősen, másrészt pedig kiiktatja a rendszerből a jutalék jogintézményét, olcsóbbá téve ezáltal a biztosítási díjat.

A különböző biztosítási módozatok kialakítása elősegíti azt, hogy a ténylegesen azonos vagy jelentősen hasonló kockázatoknak kitett személyek potenciális károsultak kerüljenek egy kockázatközösségbe. A jogtudományt azonban régóta foglalkoztatja azok a kérdések, hogy hol kell meghúzni a kockázatközösség határait, melyek a kockázatközösség jellegadó sajátosságai, melyek azok az átlagos kockázattól való eltérések, amelyek már megalapozzák egy új kockázatközösség létrehozatalát.

A szűkebb és specializáltabb kockázatközösségnek megvan az az előnye, a biztosítási szerződés, az annak részét képező általános szerződési feltételek (szabályzat), a biztosítói tájékoztató lényegesen konkrétabb, az ügyfelek számára sok esetben jobban érthető, a gyakorlatra könnyebben adaptálható magatartásnormákat ír elő.

A túlzottan szűk, kis létszámú kockázatközösség azonban hátrányokkal is jár. Enyhe esetekben fajlagosan megemelkednek a biztosítási díjak, de a rendszer még működőképes, rendkívül kis létszám esetében pedig vagy közgazdaságilag nem biztosítható kockázatokról van szó, vagy korlátozottan piacképes kockázatközösség jön létre, mely csupán üzletpolitikai döntéseknek, vagy sajátos szerződéskötési technikáknak köszönheti létét.

Véleményem szerint de lege ferenda alkalmazni kellene a társasági jog tagkizárási szabályát. Annak a személynek, akinek kockázatközösségben maradása a kockázatközösség lényeges céljainak elérését súlyosan veszélyezteti, nincsen helye az adott kockázatközösségben.

Vagyonbiztosítás esetén teljes mértékben elfogadható a kockázatközösségből kizárás, a biztosított károkozótól elkülönült, szintén védendő károsultra tekintettel felelősségbiztosítás esetében pedig az önálló kockázatközösség a követendő megoldás véleményem szerint. Vagyonbiztosítás esetében csupán akkor nem tartanom helyénvalónak a kockázatközösségből kizárást, ha bevezetnék az egyébként általam ellenzett *no fault* rendszert.

A *Smith* v. *Sheperd* eset óta elterjedő fuvarozói felelősségkorlátozói záradékokkal szemben az árutulajdonosok a biztosítókban leltek szövetségesre, hiszen a fuvaroztató csak akkor tudja a biztosítóra engedményezi a fuvarozóval szembei igényét, ha erről a fuvarozási szerződésben nem mondott le.[1181]

A XIX. sz. elején hazánkban a hajótulajdonosok szabotálták a biztosítók tervét arra vonatkozóan, hogy a leromlott állagú hajókat pótdíjazzák, mivel a hajótulajdonosok saját

[1181] KRESKAY FERENCZ: *A tengeri fuvarozási jog alapvető kérdései*. Budapest, 1970, Külkereskedelmi Minisztérium Jogi Osztálya, Magyar Jogász Szövetség és a TIT Budapesti József Attila Szabadegyetem Tanács, 4. p.

anyagi érdekeikre, létbiztonságukra hivatkozva megtagadták mind a pótdíj, mind a szemle költségeinek fizetését.

A biztosítótársaságok számos tényezőt vesznek figyelembe tarifőri tevékenységük során. A biztosítási díjtételek kalkulációjakor jellemzően számolnak a biztosítás típusával, az küldemény jellegével, valamint az útvonallal. Fontos az igénybe vett szállítmányozó személye, a küldemény térbeli áramlása során az esetleges átrakodás vagy rakzározás, az áru belső tulajdonságából fakadó súly- vagy térfogatveszteség (ún. kereskedelmi veszteségek). A tarifát meghatározza még a csomagolás, valamint az áru értéke, a hajómentési lehetőségek, továbbá a szerződés alanyainak, különösen a biztosított kereskedőnek a tapasztalata, valamint korábbi kárigényeik elbírálása.[1182]

A biztosítók az szállítmánybiztosítási díjat árucsoportonként kalkulálják. A nagy számok törvénye szerint minél hosszabb időszakra vetítve vizsgáljuk a károk tényleges bekövetkezését, annél inkább megfelel az az előzetesen kalkulált kárvalószínűségnek.[1183]

A biztosíthatósággal kapcsolatosan megemlítendő, hogy a felelősségbiztosítás ugyan funkcionálhat biztosítékként is, azonban amikor a közvetlen veszélyeztetés áll fenn, nem valószínű, hogy erre felelősségbiztosítási fedezetet lehet vásárolni.[1184]

Amennyiben az áru biztosítója nem kap kártérítést a fuvarozótól, úgy a biztosítási díjak nőni fognak.[1185]

BECK SALAMON megfogalmazása szerint a veszély az „a veszély eshetősége, az a helyzet, amely kár, veszteség esetleges bekövetkezésével fenyeget. Hasonlattal élve: bennünket a veszély felhője érdekel, nem a felhőből már a földre hullott eső. A veszélyben rejlő bizonytalanság, nem a már ténnyé feloldott kár, veszteség, nem az eredményben feloldott bizonyosság, amellyé az előbbi bizonytalanság átformálódott."[1186]

A tiszta gazdasági kár egyik változatként tekint az angolszász szakirodalom az áthárított kárra *(transferred loss)*, itt a kár az ún. másodlagos károsultnál jelentkezik, aki valamilyen különleges kapcsolatban áll a károkozó magatartás súlytotta elsődleges károsulttal, ilyen

---

[1182] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás.* Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 197. p.
[1183] GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás.* Budapest, 1984, Tankönyvkiadó, 196-197. p.
[1184] LÁBADY TAMÁS: Felelősség a szerződésen kívül okozott károkért és a biztosítási szerződés az új Polgári Törvénykönyvben. *Polgári Jogi Kodifikáció*, 2001. 4-5. sz. 48-53. p.
[1185] FRESNEDO DE AGUIRRE, CECILIA: The Rotterdam Rules from the Perspective of a Country that is Consumer of Shipping Services. *Uniform Law Review*, 2009. Vol. 14., 879. p.
[1186] BECK SALAMON: *A veszély magánjogi értékelése*. In Emlékkönyv Kolosváry Bálint Dr. jogtanári működésének negyvenedik évfordulójára. Budapest, 1939, Grill Károly Könyvkiadóvállalata, 34. p.

különleges kapcsolat lehet pl. a biztosítási jogviszony is.[1187] A hazai szabályozás részletes gazdasági elemzését nyújtja a témáról HEVESI ZSUZSA.[1188]

MARIAN HOEKS multimodális fuvarozásról szóló kíváló jogösszehasonlító dolgozatában saját *de lege ferenda* javaslata dolgozott ki a felelősségi rezsimre vonatkózan. Állásponja szerint amennyiben multimodális fuvarozásnál amennyiben ismert a kár bekötkezésének helye, úgy az arra a modalitásra érvényes felelősségi rezsimet kell alkalmazni (2. Cikk).

A felelősség jogalapját illetően amennyiben nem egyértelmű, hogy melyik alágazatban következett be a kár, úgy főszabályként a fuvarozó felelős a kárért, kivéve, ha bizonyítja, hogy az összes igénybevett alágazat felelősségi rezsimje alapján mentesülne a felelősség alól. (3. Cikk 1. bek.) Mindez a holland Ptk. 8:42 és 8:43. szakaszait követ, hiszen a fuvarozói felelősségre nincsen egységes nemzetközi szabály.

Amennyiben a fuvarozó felelős a kárért, és nem megállapítható, melyik alágazatban következett be a kár, úgy a szóbajöhető rezsimek közül azt kell alkalmazni, amelyik a legnagyobb összegű kártérítést írja elő (3. Cikk 2. bek.).

Amennyiben több ok vezetett a kárhoz, vagy késedelemhez, és nem lehet arányosan megosztani az egyes felelősségi rezsimek között, úgy azt kell alkalmazni, amelyik a legnagyobb összegű kártérítést írja elő (4. Cikk). A Rendelet szabályaitól való eltérés érvénytelen és semmis (6. Cikk).[1189]

A biztosítás elméletileg megáltoztathatja a valóságos okozatossághoz képest a jogi okozatosság mértékét. Növelésről alul- és felülbiztosítás esetén beszélhetünk, amikor a biztosítási összeg nem az okozott kár pontos mértékéhez igazodik.[1190]

A szerződési jog gazdasági elemzése szerint az a fél köteles a kárkozatok elkerülése vagy biztosítása céljából cselekedni, aki számára az leginkább rentábilis. Ebből az következik, hogy a kockázatvállalásra a *cheapest risk avoider*, a *cheapsest risk insurer* köteles. [1191]

[1187] BUSSANI, MAURO – PALMER, VERNON VALENTINE: The notion of pure economic loss and its settings. In Bussani, Mauro – Palmer, Vernon Valentine eds: *Pure Economic Loss of Europe*. Cambridge, 2003, Cambridge University Press, 11. p.

[1188] HEVESI ZSUZSA: A biztosítási szabályozás közgazdaságtana. *Biztosítási Szemle*, 1990. 3-4, 21-38. p.

[1189] HOEKS, MARIAN: *Multimodal Transport Law*. Breda, 2009, M.A.I.H. Hoeks, [Doctoral thesis] 391-392. p.

[1190] SZALMA JÓZSEF: *Okozatosság és polgári jogi felelősség*. Miskolc, 2000, Miskolci Egyetem és a Novotni Alapítvány a Magánjog Fejlesztéséért, 114. p.

[1191] FUGLINSZKY ÁDÁM: A teljes kártérítés elve, kritikája és korlátai. In *Liber Amoricum. Ünnepi előadások és tanulmányok Harmathy Attila tiszteletére*. Budapest, 2007, ELTE ÁJK Polgári Jogi Tanszék, 209. p.

A nagy biztosítási jogviták jelentős részben bíróságon kötnek ki, az alternatív vitarendezési módok kevésbé népszerűek, ez a biztosítási piac változásának terméke is; a fedezett kockázatok nagyobbak, több a közös biztosítás, a haszonkulcsok kisebbek, a viszontbiztosítás az ipar jelentős tényezőjévé vált, a verseny fokozott és nemzetközi.[1192]

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás elterjedése a magasabb társadalmi fejlettségi miatti nagyobb pergyakoriság ellenére csökkenti a perek számát: „Az egyik ellentendenciát a jogi vita biztosítással való helyettesítése váltja ki, a másokat a konfliktusok mediáció útján való elintézése."[1193]

A biztosításközvetítő közgazdasági, jogi, biztosítás, üzemgazdasági, kárszakértői és egyéb ismeretei segíthetik az ügyfelet a számára legkedvezőbb biztosítási szerződés megtalálásában, megkötésében, valamint a jogkövető tanúsításában.

A biztosításban a méltányossági elv azt is jelenti, hogy a biztosítottakat a biztosító törvényes képviselőinek kell tekinteni abban az értelemben, hogy a kárveszély beálltával nem csupán saját, hanem a biztosító érdekeit is a rendes kereskedő gondosságával kötelesek megvédeni, ideértve különösen a kármegelőzés és kárenyhítés kötelezettségét, a biztosított vagyontárgyak megóvását, a károsodás mértékében lehető legszűkebbre szabását. [1194]

FODOR ÁRMIN szerint a megfelelő jog szakértelemmel rendelkező biztosítónak már az esetleges pert megelőző szakaszban támogatnia kell a biztosítottat, hogy a kárfelelősség jogalapját és összegszerűségét elismerje-e, hiszen nem csupán a biztosító, hanem a kockázatközösség többi tagjának is érdeken, hogy alaptalan kárigényt a biztosító ne elégítsen ki.[1195]

Noha az angol jog alapján a biztosító nem köteles felelősségbiztosítás esetén biztosítottja védelmére kelni, hacsak a szerződés kifejezetten így nem rendelkezik, a gyakorlatban ez mégis sűrűn előfordul.

TAKÁTS PÉTER hívja fel a figyelmet az alkusz szerepének megváltozására, ahol az egyszerű biztosításközvetítő tevékenysége eltolódik a kockázatok felmérése, a károk adminisztrációsa és menedzselése felé, így – főleg a nagyvállalati biztosítások területén – „egyre inkább kockázati tanácsadóvá vált". [1196]

[1192] CLARKE, MALCOLM: Trends in the interpretation of marine insurance contracts. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, VIII. p.
[1193] POKOL BÉLA: *Jogszociológiai vizsgálódások*. Budapest, 2003, Rejtjel Kiadó, 31. p.
[1194] MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengeri biGztosítási ügyletből eredő jogok és kötelezettségek. Tanulmány a tengeri biztosítási-jog köréből*. Pécs, 1903, Püspöki Lyeumi Nyomda, 6. p., CdC. 381. §, Kt. 475. §, HGB 823. §.
[1195] FODOR ÁRMIN: Jogirodalom. Jogtudományi Közlöny, 1923. 14. szám, 110. p.
[1196] TAKÁTS PÉTER. Ptk-Javaslat-közvetítők-alkuszok. *Biztosítási Szemle*, 2007. 8. sz. 2. p.

IX.8. Globális kockázatok, multinacionális cégek biztosítási programjai

A globalizáció, noha számos előnnyel jár a tőke és áruk szabad mozgása révén, rendszerszintű új kockázatokat hordoz. A kockázatok gyorsabban és messzebbre, egyik országról, gazdagi szektorról a másikra könnyebben terjedhetnek, a megosztott közlekedési, energia és internet-erőforrások, politikai kockázatok a globalizálódó gazdaságban és kereskedelemben különösen nagy kockázatot jelentenek.[1197]

A gazdasági társaságoknak a fentiekre reagálniuk kell, saját kockázati audittal, kockázatkezelési rendszerrel és stratégiával, mivel a *just-in-time* üzleti modellben nagy a kockázata minden alapanyaggal, félkész termékkel kapcsolatos késedelemnek, készlethiánynak, pl. útlezárás, járvány esetében probléma lehet a munkavállalók eljutása a gyártókhoz, szolgáltatókhoz, egyéb munkahelyekre. Fontos, hogy a cégek értsék meg a saját kockázataikat, kockázati kitettségüket, kockázattűrő képességüket, ismerjék a saját kártörténetét, a károk okát, a később bevezetett kármegelőzési, kárenyhítési intézkedéseket.[1198]

A mai üzleti modellekben az elkészült árukat általában azonnal, de legalábbis a tárolási, raktározási költségeket minimalizálva a lehető legrövidebb időn belül kiszállítják a vevőhöz, megrendelőhöz. Az útlezárások kapcsán tehát a termelés amiatt is leállhat, hogy elfogy késztermékek tárolására szolgáló saját raktárkapacitás.

Számos cég szervezte ki tevékenységének jelentős részét, pl. könyvelését, informatikai szolgáltatásait, ügyfélszolgálatát, amelyhez zökkenőmentes működéséhez folyamatosan rendelkezésre álló távközlési, informatikai és egyéb infrastruktúrára van szükség. A sokszor tengerentúli szolgáltatásokban fellépő zavar, korlátozhatja, vagy akár meg is béníthatja a termelést, szolgáltatást, de akár az áramszünet bekövetkezése, valamint a kiberkockázatok is ide tartoznak.[1199] Az informatikai rendszerek óriási kockázatokat rejtenek: felhőben tárolt

---

[1197] GOLDIN, IAN: *Lloyd´s 360° Risk Insight: Globalisation and Risks for Business. Implications of an increasingly interconnected world*. London, 2010, Lloyd´s. https://www.lloyds.com/~/media/lloyds/reports/360/360-globalisation/lloyds_360_globalisaton.pdf (2019. április 20.), 4. p.

[1198] MANN, GREG: Changing Property Market Playbook: Advice for Insureds. In *Marsh Insights: Property*. https://www.marsh.com/content/dam/marsh/Documents/PDF/US-en/Marsh-Insights-Property-Spring-2012.pdf (2019. február 10.), 4-5. p.

[1199] GOLDIN, IAN: *Lloyd´s 360° Risk Insight: Globalisation and Risks for Business. Implications of an increasingly interconnected world*. London, 2010, Lloyd´s. https://www.lloyds.com/~/media/lloyds/reports/360/360-globalisation/lloyds_360_globalisaton.pdf (2019. április 20.), 28. p.

adatok, online foglalás, elektronikus fuvarlevelek, ellátási lánc-menedzsment, ezek mind kockázati tényezőt jelentenek.[1200]

A globalizáció kihatott az ellátási láncokra is, amelyek kiterjedtebben és komplexebbek lettek, természetesen erre reagálva a biztosítási szerződések is összetettebbek lettek.[1201]

A gazdaságban rájöttek arra, hogy a sebesség előnyt jelent, és a nagy készletek inkább költséget jelentenek, mint értéket, a szerteágazó, alvállalkozók szerződéses láncolatát alkalmazó ellátási láncban a gyártóknak jóval kevesebb direkt ráhatásuk van a logisztikára, ugyanakkor ez jóval több és szerteágazóbb kockázatot is jelent, beleértve a beszállítók által gyártott hibás alkatrészek miatti termékvisszahívások kockázatát is. Az egyre költséghatékonyabb, egyre pontosabb, egyre kisebb raktárkészlettel dolgozó gyártási modellekben egyre kisebb a tolerálható hibák, késedelmek mértéke, már nagyon kis hiba is óriási következménykárokkal járhat. A raktárak felépítését, karbantartásán, működtetésén spórolás tehát másik oldalról komoly üzemszünet-kockázattal jár együtt, főleg akkor, ha az adott esetben a világ túlsó felén lévő beszállító helyett nehéz másikat találni. A globális nagvállalati biztosítási programok jellemzően külön fedezetet tartalmaznak azokra a károkra, amit elektromos hiba, a gépészet, vagy az informatikai eszközök meghibásodása okozott, amerikai terminológiában ezt hívják *Boiler & Machinery* fedezetnek.[1202]

A 2001. szeptember 11-ét követő határzárak az Egyesült Államokban egész iparágak kényszerszünetét jelentették, pl. a Ford öt gyárát hét napra kellett leállítani, mivel a kanadai motoralkatrészeket szállító teherautók napokig nem tudták átlépni az határt.[1203] Bár nincs jogszabályi előírás, de a globális nagyvállalati üzemszünet-biztosítási programok általában legalább 50 millió font feletti éves bevételnél kezdődnek.[1204]

[1200] ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY: *Risk Barometer. Top Business Risks for 2019.* https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/Allianz-Risk-Barometer-2019.pdf (2019. március 10.), 8. p.

[1201] „Megállapítható, hogy a biztosítói gyakorlatban a Ptk. tagolásához képest elnevezésében eltérő és specifikáltabb biztosítási szerződések kerülnek megkötésre, és az üzleti ügyfeleknek kínált »biztosítási termékek« diverzifikáltabbak." PAPP TEKLA: Komplex szerződések és a biztosítási kontraktus. *Biztosítás és Kockázat*, 2018. 1. sz. 11-12. p.

[1202] ROBERTS, HARRY: *Riley on Business Interruption Insurance*. London, 2011, 9th Edition, Sweet & Maxwell, 2011., 283. p.

[1203] GOLDIN, IAN: *Lloyd´s 360° Risk Insight: Globalisation and Risks for Business. Implications of an increasingly interconnected world*. London, 2010, Lloyd´s. https://www.lloyds.com/~/media/lloyds/reports/360/360-globalisation/lloyds_360_globalisaton.pdf (2019. április 20.), 32. p.

[1204] ROBERTS, HARRY: *Riley on Business Interruption Insurance*. London, 2011, 9th Edition, Sweet & Maxwell, 2011., 279. p.

A vállalkozások megpróbálják elkerülni azokat a területeket, ahol magas a kalózok aktivitása, de ennek magas költségei vannak. A Maersk és más szállítmányozó cégek pótdíjakat kezdtek el szedni minden olyan konténer után, ami a kockázatos régióba vagy régión át közlekedik, megnövelve az export-import tevékenység logisztikai költségeit.[1205]

2018-ban a legnagyobb üzleti kockázat az üzemszünet (*business interruption*) kockázata volt, beleértve az ellátása lánc megszakadását is (*supply chain disruption*), immár 7. éve. 7. helyen szerepeltek az új technológiák, beleértve a mesterséges intelligenciát, autonóm járműveket, 3D nyomtatást.[1206] Az üzletmenet nem csupán saját károkból fakadóan szakadhat meg, hanem a beszállítóknál, alvállalkozóknál, közreműködőknél bekövetkezett események miatt is, ez az ún. *contingent business interruption,*[1207] ezek keretszerződését (*master policy,* mesterkötvényét) jellemzően az gyártó vagy szolgáltató anyavállalat köti meg a biztosítótársaság anyavállalatával, ugyanakkor a helyi, lokális biztosítási kötvények (*local policy*) különbözhetnek pl. akár a feltételekben (*difference in conditions, DIC*), akár a fedezeti limitekben (*difference in limits, DIL*). [1208]

A megfelelő biztosítási fedezet – gyakran szakértő biztosításközvetítővel történő – kiválasztása során fel kell tárni a vállalat kockázati kitettségét, pl. mindent saját maga állít elő, egyszerű összeszerelő vállalatról van-e szó, vagy minden alapanyagot külső beszállítóktól vásárol meg? Milyen az egyes vállalatok termelésének kölcsönös függése egymástól? Mennyire függ a termelés a különböző szolgáltatásoktól, pl. telekommunikáció, adattárolás?[1209]

IX.9. Long-tail kockázatok

Az *long-tail* (~„hosszúfarkú”) kockázatok hosszú időtartamra vonatkoznak mely kétféle szemszögből is értelmezhető: kockázati nézőpontból a kockázati kitettség kezdete és a kár

[1205] GOLDIN, IAN: *Lloyd´s 360° Risk Insight: Globalisation and Risks for Business. Implications of an increasingly interconnected world*. London, 2010, Lloyd´s. https://www.lloyds.com/~/media/lloyds/reports/360/360-globalisation/lloyds_360_globalisaton.pdf (2019. április 20.), 36. p.
[1206] ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY: *Risk Barometer. Top Business Risks for 2019.* https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/Allianz-Risk-Barometer-2019.pdf (2019. március 10.), 4. p.
[1207] ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY: *Risk Barometer. Top Business Risks for 2019.* https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/Allianz-Risk-Barometer-2019.pdf (2019. március 10.), 10. p.
[1208] ROBERTS, HARRY: *Riley on Business Interruption Insurance*. London, 2011, 9th Edition, Sweet & Maxwell, 2011., 280. p.
[1209] ROBERTS, HARRY: *Riley on Business Interruption Insurance*. London, 2011, 9th Edition, Sweet & Maxwell, 2011., 292. p.

bekövetkezése, felelősségi nézőpontból pedig a felelősséget megalapozó cselekedet vagy nemtevés és a felelősség megállapítása között. Sok területen előfordulnak, de különösen jelentős az ilyen kockázatok szerepe a termékfelelősségé és környezeti felelősség területén.

A felelősségi jog fejlődése, és a bírói gyakorlat változása kapcsán megfigyelhető egy olyan tendencia, hogy pl. a *tort law* sok esetben adottnak veszi, hogy a vállalkozások és a biztosítók képesek kifizetni a károkat, a törvényhozást sok esetben hosszútávú makrogatdasági elemzés nélkül végzik, sok esetkben kvázi eljárásjogi visszaható hatállyal vezetnek be felelősséget megalapozó normákat, sőt adott esetben az okozatossági elvet is háttérbe szorítják, ez mind általában az üzleti életben bizonytalanságot szül, másrészt pedig jelentősen elnehezíti a biztosítók helyzetét.

A biztosítók mindig is szerették a lehető legpontosabbra fejleszteni biztosítási statisztiáikat, kockázatértékelési és kockázatelemzési módszereiket, amelyek pontos alkalmazását a jogalkotó a fenti módszerekkel jelentős mértékben megnehezíti.[1210]

A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara a téma vizsgálatát követően kifejtette, hogy álláspontja „Sürgős szükség mutatkozik, hogy megfelelő egyensúlyt érjünk el a károsultak védelme, valamint a kockázat finanszírozása között. Erre tekintettel a gazdasági szereplőknek meg kell fontolniuk a felelősségbiztosításon kívüli egyéb kockázatfinanszírozási formákat is, pl. a *no-fault* biztosítási sémát."[1211]

[1210] SPIER, JAAP: Long Tail (Liability) Risks and Claims Made Policies. *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, vol. 23. No.87. (April 1998) https://link.springer.com/content/pdf/10.1057/gpp.1998.11.pdf (2019. május 26.), 152. p.

[1211] INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE: *Long-Tail Risks*. Paris, 2008, ICC https://cdn.iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2008/09/Long-Tail-Risks.pdf (2019. május 25.), 3. p.

X. Összefoglalás

Értekezésemben összefoglaltam a szállítmánybiztosítási szerződés hazai és nemzetközi történetét, jogrendszeren belüli és kívüli, különösen gazdasági, pszichológiai, valamint szociológiai összefüggéseit.

Megállapítottam, hogy a szállítmánybiztosítási szerződés – a többi kárbiztosítási szerződéshez hasonlóan – szoros kontextusban van a biztosítás szubsztrátumával, valamint a biztosítási szerződés alanyainak pszichéjén keresztül a vállalkozási kedvvel, kockázatvállalási hajlandósággal, ezen felül pedig a nemzet- és nemzetközi gazdaság teljesítő- és kockázatviselési képességével.

A vizsgált joganyag részben funkcionális elemzése során megállapítottam, hogy a szállítmánybiztosítási szerződés szintén szoros kapcsolatot mutat a logisztikai típusú szerződésekkel, azonban nem „másodhegedűs" szerepet tölt be mögöttük, hanem jog-, gazdasági- és társadalmi rendszerünk szempontjából minimum egyenrangú, olykor azokat megelőző fontosságú.

A szállítmánybiztosítási szerződés jelentősége sok esetben túlmutat a valódi felelősségi jogviszonyokon, a kockázat porlasztásának jogi, gazdasági, technikai (modern műszóval: biztosítás-üzemgazdasági) kérdései a maguk komplexitásában évezredek óta foglalkoztatják az emberiséget, és ez várhatóan a jövőben sem lesz kevésbé releváns, sőt.

A fuvarozási és szállítmányozás primer és közvetlen célja a szerződő felek közöti földrajzi távolság áthidalása. Láthattuk, hogy az emberi géniusznak köszönhetően a földrajzi felfedezések, technikai vívmányok milyen gyümölcsöző kölcsönhatásban voltak már eddig is a logisztikai és biztosítási jogviszonyokra, s ez még csak a kezdet, hiszen sem a földrajzi felfedezések kora, sem pedig a technikai fejlődés, másképpen szólva a szabályozandó életviszonyok változása nem fejeződött be.

A tengeri biztosítás legfőbb célja az volt, hogy megvédje a világkereskedelmet, valamint a tengeri hajózást. Noha a kockázatmegosztásnak nagy hatása van a károkra és a költségekre, ennek kisebb a jelentősége, mivel a fuvarozók kevés és nem releváns információt

szolgáltatnak a károkról, mint kellene. Azok az indokok, amelyeket a fuvarozói felelősség limitálására vezettek be (kockázatok előrejelzése, a rutinkárok megelőzése), nem vezetnek vissza komoly vizsgálatokra.

A modern szállítmánybiztosítás, főleg a nagyvállalatok esetében sok esetben globális, egész világra kiterjedő biztosítási programként jelentkezik, ahol sokszor anyavállalati, vagy még inkább konszern szinten kötnek keretszerződést (*umbrella insurance*), amitől bizonyos kérdésekben a helyi sajátosságoknak megfelelősén a lokális kötvény eltérhet (*fronting*).

A modern szállítmánybiztosítás kiemelt szerepet játszik nem csupán a logisztikában, hanem szélesebb értelmében az ellátásilánc-menedzsmentben is, hiszen a *just-in-time* készletgazdálkodási és termelés elv elterjedése óta az egyek cégek kockázati kitettsége nagyságendekkel megemelkedett ahhoz képest, hogy korábban a részegységek jelentős részét maguk állították elő. Hiába töretlen, sőt egyre gyorsul a technikai fejlődés, a termelési metódusok változása önmagában is jelentősen emeli a szállítmánybiztosítási szerződések fontosságát.

A szállítmánybiztosítási szerződés időbeli és tárgyi hatálya a múltban folyamatosan szélesedett, a *Transit Clause* segítségével ma már egyre gyakrabban kiterjed az indokolt elő-, utó- és közbenső tárolásra, átrakodásra egyaránt tehát megfigyelhető az a tendencia, hogy az ipari és kereskedelmi vállalatok szükségleteinek megfelelően lehetőség szerint egyre kevesebb hézag legyen a biztosítási fedezetben. A szállítmánybiztosítás saját módozatai segítségével akár a kiállításra, múzeumba kölcsönadott termékek is biztosíthatók, de mindenképpen vissza kell utalni a *stock throughput* klauzulára is, aminek segítségével a félkész és késztermékekre, az kár a fuvareszközön feldolgozott anyagokra is kiterjed a biztosítási fedezet, még rugalmasabbá téve a szabályozást.

Nem szabad elfeledkezni ugyanakkor arról sem, hogy a jogi dogmatikában egyre jelentősebb szerepel ölelnek fel a következménykárok, ezen belül az üzemszünet okozta károk, valamint ennek szélsőséges változatai, az ún. tiszta pénzügyi vagy gazdasági károk (*pure financial, pure economic losses*). A számos pozitív hozadékkal rendelkező technológiai fejlődés noha az emberi kockázatok jelentős részét ki tudja küszöbölni, de más, technológiai típusú kockázatokat hoz be, melyre a szállítmánybiztosítóknak is fel kell készülniük.

Az AXA XL például terveket dolgozott ki arra vonatkozóan, hogy IoT (*Internet of Things*) szenzorokat helyezzen el az érzékeny tengeri rakományok mellett, hogy betekintést nyerjenek a termék teljen ellátási láncon keresztül vezető útjába. A szenzorok és a Parsyl Inc. által működtetett ellátási lánc-adatplatform segítségével nyomon követik és elemzik a különböző adatokat, mint pl. földrajzi adatok, hőmérséklet, fény, páratartalom és rázkódási adatok, ennek segítségével fejlettebb gyakorlati kármegelőzési és kárenyhítési tanácsokkal tudják ellátni az ügyfeleket.[1212] Ez egy kiváló példája annak, hogy jelenleg a biztosítók árazása, díjpolitikája, kizárt kockázatok és mentesülések a jelenlegi (és legfőképpen a jövőbeni) technikai lehetőségekhez képest kevés historikus adaton alapulnak. A különböző szenzorok, érzékelők, felhő- és más adattároló eszközök nagyságrendekkel növelik meg a rendelkezésre álló adatok számát, amiket amennyiben – a megfelelő adatvédelmi szabályok betartásával – a biztosító rendelkezésére bocsátanak, olyan tudástőke áll majd rendelkezésre, amely jóval pontosabb kockázati számításokat tehet lehetővé.

Nem szabad elfeledkezni arról sem, hogy a biztosítók sok esetben csupán statisztikai adatokkal rendelkeznek, nagy mennyiségű adattömeg (*big data*), ugyan már önmagában előrelépés, de számos egyedi információs is rendelkezésre fog állni, lehetővé téve az egyediesést, az ügyfelek igényeire szabott biztosítási termékek kidolgozását.

A különböző érzékelők és adatrögzítők nem csupán a zárt fuvareszköz, mint technikai kategória esetében teszik lehetővé az árukár okának és idejének pontos feltárását, hanem a multimodális fuvarozás és szállítmányozás, mint jogi kategória esetében is jelentős szerepet játszhatnak a jövő jogegységesítésében, nem csupán biztosítási jogi, hanem fuvarjogi és szállítmányozási jogi területen is.

A biztosítási jogviszony alapeleme a biztosítási esemény bekövetkezésének kockázata, mely értelemszerűen egyénenként, biztosított érdekenként különbözhet. Sajnálatos módon a hazai biztosítók gyakran megelégszenek azzal, hogy elutasítják a biztosított megalapozatlan kárigényét, de nem viszik tovább az ügyet, indokolt esetben sem mindig tesznek büntetőfeljelentést, és az ezzel kapcsolatos statisztikai adatok is hiányosak, ezen mind a jogalkotó, mind a jogalkalmazók részéről lehetne változtatni. Azzal mindenesetre a Magyar

[1212] ACCENTURE: *Technology Vision for Insurance 2019*. https://financialservices.accenture.com/rs/368-RMC-681/images/Accenture-Technology-Vision-for-Insurance-2019-Full-Report.pdf (2019. május 25.), 52. p.

Biztosítók Szövetsége[1213] is egyetért, hogy a biztosítóknak nem csupán a megalapozott kárigények kifizetése, hanem a megalapozatlan kárigények visszautasítása is beletartozik, absztraháltan, tehát mind a biztosítók, mind a Magyar Biztosítók Szövetsége feladata a jogkövető biztosítotti kockázatközösség védelme, a kérdés, csupán az, hogy ez milyen eszközrendszerrel a leghatékonyabb.

Amennyiben valamely biztosított rendszeresen biztosítási csalásra törekszik, de ezen magatartását még előkészületi szakaszban feltárják és meghiúsítják, akkor az illetőt büntetőbíróság nem ítélheti el. A biztosítók elvileg felmondhatják az ilyen biztosított szerződését, de szerződéskötési kötelezettség, különösen kétoldalú szerződéskötési kötelezettség esetében a notiórius, csalárd szándékú károkozó benne marad a rendszerben. A fentiek tükrében álláspontom szerint szerződési szabadság esetén a biztosítóknak célszerű, legalább egyoldalú szerződéskötési kötelezettség esetében pedig a jogalkotóknak *de lege ferenda* indokolt lenne a notórius károkozók számára önálló kockázatközösség létrehozása.

A biztosítók más szakértőktől származó információkra kénytelenek hagyatkozni, akik törekednek ugyan az objektivitásra, de azt nem mindig érik el. A dohánygyártók a vegyiparban kevésbé tartják kockázatosnak a vegyületeket, mint a kormányzati vagy akadémiai szférában dolgozó társuk, ez az ún *affiliation vias*. Számos példáját látjuk annak, hogy a biztosítók különböző technológiai cégekkel működnek együtt, hogy a releváns, ügyfélspecifikus adatokat beszerezve még pontosabb aktuáriusi, biztosításmatematikai számításokat tudjanak végezni. Amennyiben pontosabb statisztikák állnak rendelkezésre, és kevésbé kell majd becslésekre hagyatkozni, úgy remélhetőleg fennáll a lehetősége annak, hogy eddig biztosításból kizárt kockázatok is – legalább pótdíj fejében – biztosíthatóvá váljanak, ezáltal az ellátási láncban a különböző fedezetlen területeket egyre inkább lefedjék. Nem lehet eléggé hangúlyozni annak a jelentőségét, hogy mivel a nagy multinacionális céges a tevékenységek nagy részét kiszervezik, számos alapanyagot és alkatrészt, félkész terméke beszállítóktól vásárolnak meg, csökkentve ezáltal működési (őrzési, raktározás stb.) költségeiket, egyre kevesebb direkt ráhatásuk lesz a termelésre, így a kockázatot csökkentő, porlasztó biztosítási termékek jelentősége egyre inkább növekedni fog.

[1213] MAGYAR BIZTOSÍTÓK SZÖVETSÉGE: *A MABISZ észrevételei „A biztosítási kárrendezési gyakorlat lehetséges ügyfélközpontú javításáról" készített PSZÁF konzultációs anyaghoz*. Budapest, 2012, Magyar Biztosítók Szövetsége, https://www.mnb.hu/letoltes/karrendezes-mabisz.pdf 2. p. (2019. május 20.).

Álláspontom szerint a jövőben egyre több olyan konkrét módozat, biztosítási termék fog létrejönni, amely a biztosítási fedezetet kiterjeszti nem csupán raktározás, hanem egyéb tevékenység szempontjából is az alvállalkozókra, közreműködőkre, teljesítési segédekre, kiszervezett tevékenységek végzőire, hogy ezzel igazodjon a megváltozott termelési és értékesítési struktúrához.

Az önvezető (autonóm) járművek használata még kísérleti stádiumban van ugyan, de minden bizonnyal nem csupán a személyszállításban, hanem a fuvarozásban és szállítmányozásban is el fognak terjedni, a felelősségi, üzemeltetési és kockázatviselési (ezen belül különösen a kármegelőzési és kárenyhítési) kérdések újragondolására késztetve jogalkotókat és jogalkalmazókat egyaránt.[1214]

Ennek keretében kérdésként vethető fel, hogy a különböző szofverfrissítések, processzor és egyéb hardverek cseréje, fejlesztése, de leginkább a mesterséges intelligencia öntanuló képessége mennyire erodálja, ássa alá a biztosítási statisztikák alkalmazását? Álláspontom szerint az ügyfelek technikai fejlődését a biztosítók és biztosításközvetítők technikai fejlődése is kell, hogy kövesse. Nyilvánvalóan fejlődni fognak mind feldolgozási kapacitásban, mind pedig elemzési, kognitív képességekben a biztosítók szoftverei, de egyúttal a biztosításmatematikusoknak, aktuáriusoknak és biztosítási jogászoknak ki kell dolgozni azokat a paramétereket, amelyek mentén az adott ügyfélnél a *clausula rebus sic stantibus* miatt a régi adatok a kockázatok növekedése vagy csökkenése miatt nem, vagy csak súlyozottan vehetők figyelembe.

A biztosítás-üzemgazdasági modellek fejlődése sem fejeződött be. Az innovációnak köszönhetően egyre nagyobb tudású, egyre inkább megfizethető és elterjedő szenzoroknak köszönhetően számos új adat kerül a biztosítottak, jogszabályi vagy ügyféli engedély alapján pedig a biztosítók birtokába, lehetővé téve az adatbányászat, *big data* módszereinek alkalmazásával az igazságosabb tarifát kialakítását, tágabb kontextusban az igazságosabb biztosítási szabályzatok megszövegezését. Magyar cégek kutatása szerint a használat alapú biztosítási modell leginkább a casco, a gépjármű-felelősségbiztosítás, valamint a

[1214] A *FinTech* forradalom és a szállítmánybiztosítás jogi összefüggéseire ld.: VERMES ATTILA: *Legal Correlation between Transport Insurance Premiums and FinTech Revolution*. Dublin, 2018, 1-13. p. https://aetransport.org/en-gb/past-etc-papers/search-all-etc-conference-papers?abstractId=5980&state=b (2019. február 21.).

szállítmánybiztosítás esetén alkalmazható leginkább, utóbbit sokan a legösszetettebb biztosítási módozatnak tekintik.

Önmagában az igazságosabb, a tényleges ügyfélkockázathoz igazodó biztosítási szerződések eljövetele is egy jelentős előrelépést fog eredményezni. Jelenleg számos biztosítót a szerződéskötést megelőző igen részletes adatbekéréstől részben saját adminisztratív kapacitásának hiánya tántorít el, másrészt az a körülmény, hogy az ügyfelek sem szeretik adminisztratív tevékenységgel tölteni az idejüket. Amennyiben pl. a biztosító pontosan tudja, ténylegesen milyen sebességgel közlekedett a jármű a megengedetthez képes, tudja a szabálytalan sávváltások, megengedett tengelyterhelés túllépésének számát és mértékét, és más hasonló kockázati tényezőket, úgy jóval pontosabb biztosítási díjak állapíthatók meg.

Mindez természetesen visszahat az ügyfelek magatartására is, hiszen a szabálykövető, de esetleg eddig magas díjkategóriába eső ügyfelek nagyobb valószínűséggel fognak biztosítási szerződést kötni, míg a kockázatosabb ügyfelek a biztosítási tarifálási tevékenység reformja további kármegelőzési és kárenyhítési lépésekre, biztosítóval való szorosabb együttműködésre, biztonsági innovációra sarkallhatja.

Mindez természetesen csak az adatvédelmi, biztosítási titokvédelmi szabályok pontos előírásával, valamint a szerződés felek közötti kölcsönös bizalom esetén képzelhető el. A gyártók féltve őrzik üzleti titkaikat, védett ismereteiket, szellemi alkotásaikat, nem szívesen adják ki az ezzel kapcsolatos adatokat, különösen nem, ha még a gyártás beindítása, vagy méginkább a sajtóbemutató előtti prototípusról, esetleg előszériás járműről van szó. Ehhez képest a biztosító számára minél több releváns információ beszerzés a fontos, úgyhogy a biztosító választása még inkább bizalmi viszony lesz, mint eddig.

A biztosított akkor is élvezi a biztonság előnyét, ha nincsen tényleges káresemény. A biztonság előnye nem csak érzelmi, hanem gazdasági is: a biztosított a tőkéjét nyereségesen használhatja fel, amit egyébként le kellene kötnie a biztosítatlan kár lehetőségére. A társadalom számára társadalom egyik tagja kockázatának átvállalása egy másik részéről vagy előnyös, vagy nem. Ahhoz, hogy a biztosítás kedvezően működjön, hatékony kockázatelosztásnak kell lennie. Álláspontom szerint a jogalkotónak *de lege ferenda* biztosítási adók helyett adókedvezményekkel kellene támogatni a társadalmilag és gazdaságilag is hasznos, szolidaritásra épülő kockázatporlasztás eme módozatát.

A bemutatott klauzulák jogi megoldások sokszínűségére tekintettel a nagy, de akár már a közepes méretű cégek számára is indokolt a kockázatértékelési szakemberek alkalmazása, amely azonban nemhogy nem teszi feleslegessé a biztosításközvetítők alkalmazását, hanem álláspontom szerint éppen megkönnyíti az együttműködést.

Hasonlóan nem fejeződött be a közlekedési módok fejlődése, hiszen küszöbön áll a drónok csomagposta vagy akár árufuvarozási alkalmazása,[1215] valamint előbb-utóbb saját szabályozási igénnyel csatlakozik az egyelőre gyerekcipőben járó (akár interplanetáris) teherűrhajózás is, ahol a földrajzi távolság és rádiójelek sebességének korrelációjából következően várhatóan vissza kell nyúlni a középkori tengeri biztosítás egyes ismertetett jogelveihez. A túlnépesedés, a közutak zsúfoltsága miatt a közúti közlekedés egy bizonyos szinten már tovább nem fejleszthető, így minden bizonnyal a légiközlekedési alágazat jelentős fejlődésének lehetünk szemtanúi a jövőben. A biztosítóknak folyamatosan alkalmazkodniuk kell a változó szabályozandó életviszonyokhoz, a kármegelőzési kötelezettségnél a középkori tengerhajózásban azt nézték, van-e három macska a fedélzeten, a jelenleg még félautomatának tekinthető drónoknál a biztosítók azt nézik, van-e benne műholdas helyzetmeghatározó rendszer, és ennyire fejlett (*fail-safe*) a rádiójel megszakadása esetén a hazatérési (*go-home*) üzemmódja, konvojban, az első járművek jelét követő teherautó-oszlopok (*platooning*) esetén a járművek közötti kommunikáció sebessége a fontos, de minden bizonnyal a teherűrhajózásnak is kialakulnak majd a maga kármegelőzési és kárenyhítési előírásai

Bár a technikai fejlődés különböző műholdas helyzetmeghatározók (amerikai GPS, orosz GLONASS stb.) miatt talán elsőre megmosolyogtatónak tűnik, hogy a biztosított ténylegesen ismeri a fuvareszköz helyzetét és állapotát, de a rádiójelen sebességéhez képest egyre nagyobb távolságok miatt a retroaktív fedezet jóhiszemű biztosított esetében továbbra is lényeges, sőt egyre lényegesebb, hogy megmaradjon a biztosítási jog jogintézményei között.

A szállítmánybiztosítási szerződés jogi szabályozása – különös tekintettel arra, hogy a biztosítók és szövetségeik számos idézett esetben részt vettek a felelősségi jogszabályok, nemzetközi egyezmények megalkotásában – ékes példája annak, hogy a biztosíthatóság jogi és

[1215] A drónokkal kapcsolatos biztosítási jogi asektusokról bővebben ld.: MISKOLCZI-BODNÁR PÉTER: A felelősségbiztosítás szerepe a drónkárok visszaszorításában és a károsultak helyzetének megkönnyítésében. *Biztosítás és Kockázat,* 2018. 1. sz. 22-29. p.

gazdasági aspektusának ismerete nélkül lehetetlen adekvát kontraktuális és deliktuális kárfelelősségi szabályokat alkotni. A jog gazdasági elemzése azt feltételezi a biztosítókról, hogy azok profitmaximalizáló vállalatok, így a kölcsönös biztosító egyesületek, biztosító szövetezetek működését, sőt általában a szolidaritás jelenségét figyelmen kívül hagyja.

A biztosíthatóság a korábban kifejtettek szerint nem kőbe vésett kategória, a tevékenységek vélt kockázatának változásával, valamint a tényleges kockázati tényezők alaposabb megismerésével, a biztosítási díj változásával, az ügyfelek kockázati szempontból tudatosabbá válásával folyamatosan változó kategória. A nagy ipari biztosítási programok keretében, a globális konszernek növekedése miatt vélhetően mind az együttbiztosítás, mint a viszontbiztosítás jelentősége növekedni fog, bár arra is létezik már autóipari példa, hogy egy nagy gyár saját biztosító és biztosításközvetítő céggel rendelkezik.

Várhatóan a fuvareszközök és csomagolóanyagok, göngyölegek fejlődésével, a megengedett sebesség és rázkódás folyamatos figyelésének lehetőségével – legalább pótdíj fejében – biztosítóknak várhatóan változtatniuk kell az esztétikai hibákat (pl. kisebb karcolódás) kizáró rendelkezéseken, itt várhatóan a műkincsek és műtárgyak szállításának biztosításából, mint speciális szállítmánybiztosítási módozatból lehet analóg módon kármegelőzési és kárenyhítési szabályzati példákat átvenni.

Bőven van még teendő a szállítmánybiztosítási jog unifikálása, de legalább közelítése terén is. Támaszkodva a jogi komparatisztika eddigi eredményeire, erőfeszítéseket kell tenni az eddigi jogegységesítési törekvések minél szélesebb körű megismertetésére és elterjesztésére, szükség esetén továbbfejlesztésére. A szállítmánybiztosítás nemzetközi jellegére, valamint a viszontbiztosítás kiemelt szerepére tekintettel vezető szerepet tölthet be, utat törve más kárbiztosítások számára.

Természetesen figyelemmel kell lenni a károsultak védelmére, a gyors kompenzációra. Vélhetően az autonóm járművek elterjedése esetén jelentősen csökkenni fog a balesetek száma, ugyanakkor a felelősség megállapítása nagyságrendekkel lassabb és költségesebb lehet, mint jelenleg. Álláspontom szerint érdemes lenne újra elővenni, de nem változatlanul, hanem modernizált és a változó körülményekhez adaptált formában leporolni EHRENZWEIG[1216] nézeteit

[1216] EHRENZWEIG, ALBERT A.: *Full Aid Insurance for the Traffic Victim – A Voluntary Compensation Plan*. California Law Review, vol. 43. (1955) No. 1. 1-48.

a *no-fault insurance theory* kapcsán, de mindezt csupán károsultak gyorsabb kompenzációja érdeklében. EHRENZWEIGGEL szemben azonban párhuzamos rendszerként, a biztosító törvényi engedményi jogával álláspontom szerint fent kellene tartani a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás rendszerét is, hogy az betölthesse társadalmi rendeltetését, megteremtve a kellő egyensúlyt a potenciális károkozók és károsultak érdekviszonyai között.

Tiszteletben tartva a tengeri biztosítás jogi hagyományait, fontosnak tartom annak elvi élű hangsúlyozását, hogy a jövő szállítmánybiztosítási jogi normáinak hatályát mind unimodális, mind akár tengeri szakaszt nélkülöző multimodális árutovábbításokra is ki kell terjeszteni.

A szállítmánybiztosítási jognak – többek között a biztosítási érdek szabályozásán keresztül – be kell csatornáznia az adott életviszony, hanem társadalmi és erkölcsi megítélését is, ennek korábbi kihívásait több idézett szépirodalmi példa is igazolja.

A közgazdasági ellenvetések alapján a fogadás semmit sem ad hozzá a társadalom gazdagságához. Ellenkezőleg, eltéríti az erőforrásokat a csökkenő határhaszon elmélete (Gossen I. törvénye) alapján. A társadalmi ellenvetések alapján a fogadás egyes emberekben izgalmi állapotot vált ki, ami csökkenti az önmérsékletet. Ilyen esetekben a társadalmi kapcsolatok romlása, különösen a családhoz és a családi kötelezettségekhez, gyakran olyan helyzetet eredményez, amire oda kell figyelni, és aminek megoldása a társadalom többi tagjára nehezedik. Számos etikai megfontolást is lehet említeni: egoizmusra és mohóságra sarkall.

A biztosítási szabályzatok biztonsági szabványokat előíró szabályozási szerepe kiemelkedő. Az aktív kockázatmenedzsment részeként a biztosítók időnként arra kötelezik a kötvénytulajdonosokat, hogy tegyenek lépéseket a veszteség megelőzése érdekében, melyeket a fedezet feltételeként minősítenek. Arról sem szabad elfeledkezni, hogy kárbiztosítások esetében a káresemény bekövetkezésekor a biztosító konkrét utasítást adhat, mely szintén pontosabb, gyorsabb és konkrétabb lehet.

A vagyon-, felelősség-, valamint a társadalombiztosítás mellett katasztrófakárok esetére célszerű lehet állami alap létrehozása és fenntartása, hiszen a természeti, ipari, terror- és egyéb katasztrófák fogalmilag minimum feszegetik, vagy egyesen szétfeszítik az egyéni öngondoskodás rendszerét. A nagy katasztrófakárok hatására a viszontbiztosítók növelik a képzett tartalékok mértékét, fejlesztik a kockázatkezelési módszereket, speciális katasztrófa-

modelleket és kötvényeket dolgoznak,[1217] de ennek ellenére a nem biztosítható kockázatok esetén, valamint ún. kockázatszegregációnál, valamint amikor a katasztrófák a hagyományos kockázatokhoz képest jóval nagyobb mértékű károkat okoznak, sokkal nagyobb földrajzi területen, ott el kell gondolkodni azon, hogy meddig képes viselni a súlyos katasztrófakárainak költségét a magánszektor és hol kezdődik az állami beavatkozás indokoltsága[1218]. Természetesen mindez nem mehet az öngondoskodás támogatásának, ösztönzésének rovására, valamint oda kell figyelni az állami és magánszektor hatékony együttműködésére.[1219]

A szociológusok szerint az, élelem, ruha után jön a biztonság iránti igény, a stressz-elkerülés és a lelkinyugatom megvásárlása. A pszichológusok szerint, időnként a kártérítésnek a károkozótól kell származnia, vagy legalábbis többet kelljen fizetnie biztosítási díjban. A fentiek értelmében arra a következtetésre jutottam, hogy a tényleges és kvázi jogalkotóknak (biztosítóknak) fenn kell tartaniuk minimum felelősségbiztosítás esetében a felelősség funkcióit, ugyanakkor szakmailag indokoltnak tartom egyéb kárbiztosítások esetében is a kármegelőzési és kárenyhítési kötelezettségek keretében az ügyfelek ismeretszintjének fejlesztését.

A biztosítási jog, és a biztosítás intézménye sosem volt független az egyes emberek pszichéjétől. Az üzleti döntések meghozatala, a jognyilatkozatok megtétele (különösen szerződéskötés keretében) mindig is magában hordozta a kockázatok mérlegelésének kérdését, így a szállítmánybiztosítási jogi kutatások interdiszciplináris kutatásokká fejleszthetők a döntéselméleti, pszichológiai szakemberek bevonásával. Ennek keretében különösen izgalmas téma lehet a biztosítási jog és szolidaritás eddigi kölcsönhatásának és történetének feldolgozásán keresztül az új szinergiák kutatása, nem elfeledkezve természetesen a releváns valószínűségszámítási és logisztikai aspektusokról sem.

[1217] Ilyenek pl. a hagyományos katasztrófa-kötvények (*cat-bonds*), valamint a más kockázattal összekapcsolt értékpapírok (*risk-linked securities*) lásd bővebben: DÉNES BEATRIX: A katasztrófa-kockázatok biztosításának kérdései – nemzetközi kitekintés. *Biztosítási Szemle* 2006. november-december.

[1218] Magyarországon a Magyar Agrárgazdasági Kamara keretében az Országos Meteorológiai Szolgálat adatait felhasználva működik az Országos Jégkármérséklő Rendszer (JÉGER).

[1219] Természetesen fontos az is, hogy az állami katasztrófa-alapok működtetése során a közpénzt hatékonyan használják fel, és adekvát szakképzettséggel és kvalitásokkal rendelkező személyek vezessék azokat. A katasztrófa-kockázatok biztosításának, az esetleges állami beavatkozás nemzetközi modelljeire ld.: UNITED NATIONAS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT: *Comparative examples of existing castastrophe insurance schemes*. New York, 1995, UNCTAD/SDD/INS/11.

Irodalomjegyék

ABRAHAM, KENNETH S.: *Peril and Fortuity in Property and Liability Insurance.* Tort & Insurance Law Journal, Vol. 36. (2001) No. 3. 777-802. p.

ACCENTURE: *Technology Vision for Insurance 2019.* https://financialservices.accenture.com/rs/368-RMC-681/images/Accenture-Technology-Vision-for-Insurance-2019-Full-Report.pdf (2019. május 25.)

ADAMS, JOHN N. – BROWNSWORD, ROGER: *Understanding Contract Law*. 5th Edition. London, 2007, Thomson Sweet & Maxwell.

AIDA: *Nemzeti jelentések. A biztosítás válasza a felelősséggel kapcsolatos legújabb tendenciákra*. 1. kötet. Budapest, 1986, AIDA.

AIG: *Fidelity Claims Scenarios.* https://www.aig.com/content/dam/aig/america-canada/us/documents/business/management-liability/fidelityclaimsexamples-brochure.pdf (2019. június 6.)

ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY: *Allianz Barometer. Top Business Risks for 2019.* https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/Allianz-Risk-Barometer-2019.pdf (2019. március 10.).

ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY: *Safety and Shipping Review 2017.* http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_Safety_Shipping_Review_2017.pdf (2017. október 10.)

ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY: *Safety and Shipping Review 2018.* https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-Safety-Shipping-Review-2018.pdf (2019. február 11.)

ANDERSON, PHILIP: *The Mariner´s Guide to Marine Insurance*. London, 1999, The Nautical Insurance.

ARENS, P.: *Zur Anspruchskonkurrenz bei mehreren Haftungsgründen*. Archiv für die civilistische Praxis, 1970. 392-393. p.

ARMSTRONG, TIM: *The Logic of Slavery. Debt, Technology, and Pain in American Literature.* Cambridge, 2012, Cambridge University Press.

ASHBURNER, WALTER. *The Rodian Sea-Law*. New Yersey, 2001, Union.

ASZTALOS LÁSZLÓ GYÖRGY: *Biztosítási kézikönyv*. Budapest, 1997, Biztosítási Oktatási Intézet.

ASZTALOS LÁSZLÓ: *A polgári jogi szankció*. Budapest, 1996, Akadémiai Kiadó.

ASZTALOS LÁSZLÓ: *Szankció és felelősség a polgári jogban*. In Asztalos László, Gönczöl Katalin: Felelősség és szankció a jogban. Budapest, 1980, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1980.

AUSTRALIAN LAW REFORM COMMISSION: *Review of the Marine Insurance Act 1909.* Report No 91. http://www.austlii.edu.au/au/other/lawreform/ALRC/2001/91.pdf (2016. november 30.).

AUSTRALIAN LAW REFORM COMMISSION: *Insurance Contracts. Report No 20.* Canberra, 1982.,Australian Goverment Publishing Service.

AVRAHAM, ROHEN: The Economics of Insurance Law – A Primer. *Connecticut Insurance Law Journal*. 2011, University of Texas, Law and Ecnomic Research Paper NO. 224. 1-71. p.

BAATZ, YVONNE: *Maritime Law*. 2nd Edition. London, 2011, Sweet & Maxwell.

BACZONYI ZOLTÁN – ISÉPY ISTVÁN – UHYARIK GYÖRGY: *Árufuvarozási jog*. Budapest, 1974, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.

BÁNDI GYULA: A környezeti kár és segítség az igények érvényesítéséhez. In Juhász Zoltán szerk.: *Kárfelelősség és a reparáció lehetséges eszközei*. Budapest, 2013, Magyar Biztosítók Szövetsége, Alapvető Jogok Biztosának Hivatala.

BANIELA, SANTIAGO IGLESIAS: Piracy at Sea: Somalia an Area of Great Concern. *The Journal of Navigation*. 2010. Issue 2. 191-196. p.

BANNISTER, J. E.: Containerisation and Marine Insurance. *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 5. (1973-1974) 463-481. p.

BÁNRÉVY GÁBOR: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Budapest, 2003, Szent István Társulat.

BANYÁR JÓZSEF, POPPER KLÁRA: *Az életbiztosítás*. Budapest, 2004, Biztosítási Oktatási Intézet.

BÁRD KÁROLY: A biztosítás jogi szabályozásának néhány aktuális kérdése II.. *Biztosítási Szemle*, 1970. 9. sz.

BARNA IGNÁCZ: *Kereskedelmi törvény (1875 : XXXVII. T.-CZ.) A M K. Curia, A fennállott Legfőbb Itélőszék és Semmitőszék és a Budapesti K. Itélő-tábla elvi jelentőségű határozataival*. Budapest, 1886, Révai.

BARNES, A. J. - DWORKIN, T. M. - RICHARDS, E. L.: *Law for Business.* New York, 2008, McGraw-Hill/Irwin.

BARNES, A. JAMES – MOREHEAD DWORKIN, TERRY – RICHARDS, ERIC L.: *Law for Business*. 9th Edition. New York, 2006, McGraw-Hill Irwin.

BARTA JUDIT: A biztosító tájékoztatási kötelezettsége a szerződéskötés folyamatában, különös tekintettel az EU vonatkozó irányelveire. In Miskolczi Bodnár Péter szerk.: *Az uniós*

csatlakozás hatása a letelepedés és a szolgáltatások szabad áramlása körében. Miskolc, 2005, Novotni Kiadó, 29-48. p.

BASEDOW, JÜRGEN – FOCK, TILL eds.: *Europäisches Versicherungsvertragsrecht*. Tübingen, 2002, Mohr Sieben.

BASEDOW, JÜRGEN et al. (eds.): *Principles of European Insurance Contract Law*. 2. Edition. Köln, 2016, Otto Schmidt.

BASEDOW, JÜRGEN: *Der Transportvertrag*. Tübingen, 1987, Mohr Sieben.

BASEDOW, JÜRGEN: Der Versicherungsbinnenmarkts und ein optionales europäisches Vertragsgesetz. In Wandt, Manfred et al.: *Kontiunität und Wandel des Versicherungsrechts. Festschrift für Egon Lorenz zum 70. Geburtstag*. Karlsruhe, 2004, Verlag Versicherungwirtschaft.

BASEDOW, JÜRGEN: The Private International Law of Insurance Contracts in the European Union. In Tilberg, Hugo et al. ed.: *Essays on Tort, Insurance Law, and Society in Honour of Bill W. Dufwa*. Vol. 1. Stokholm, 2006, Jure Förlag, 147-157. pp

BASEDOW, JÜRGEN: Towards a European Insurance Contract Law? The Commission Expert Group, its Antecedents and Consequences. *Max Planck Institute for Comparative and International Private Law Research Paper Series* 2015. No. 18. 1-18. p.

BASEDOW, JÜRGEN: Uniform Law Conventions and the UNIDROIT Principles of International Commercional Contract. *Uniform Law Review*, 2000. Issue 1. 129-139. p.

BAUER ÁRPÁD: *A biztosítás elmélete és gyakorlata*. I. kötet. Budapest, 1941, Révai.

BEALE, HUGH: The European Civil Code Movement and the European Union´s Common Frame of Reference. *Legal Infirmation Management.* 2006. Issue 1, 4-11. p.

BEALE, HUGH: The Principles of European Contract Law and Harmonisation of the Laws of Contract. In Andersen, Lennart Lyge – Fejø, JENS eds.: Festskrift til Ole Lando - Papers dedicated to Ole Lando. København, 1997, GadJura, 1997. 21-40. p.

BECK HUGÓ: A biztositási ügylet érvényessége és a biztosítás kezdete. *Jogtudományi Közlöny,* 1896. 51. sz. 408-409. p.

BECK HUGÓ: *Tanulmányok a biztosítási jogból: különös tekintettel a magyar biztosítási törvényre*. Budapest, 1891, Grill.

BECK SALAMON: Bizonyítási ínség. *Jogtudományi Közlöny*, 1946. 3-4. sz. 62-63. p.

BECK LAJOS: *Az életbiztosításról*. Budapest, 1895, Deutsch Zsigmond és Társa Könyvkereskedés.

BECK SALAMON: A többszemélyes magánjogi helyzet. Szeged, 1935, Városi Nyomda.

BECK SALAMON: A veszély magánjogi értékelése. In *Emlékkönyv Kolosváry Bálint Dr. jogtanári működésének negyvenedik évfordulójára*. Budapest, 1939, Grill Károly Könyvkiadóvállalata.

BECK SALAMON: *Nem vagyunk jogviszonyban*. Jogtudományi Közlöny 1966. 1-2. sz., 14-15. p.

BELLO, LOLA: *In case of emergency. Consumer analysis of legal expenses insurance*. http://www.consumerfocus.org.uk/files/2011/07/In-case-of-emergency.pdf (2013. 10. 08).

BENNETT, CAROL S. C.: *Insurances of Liability*. 2nd edition. London, Witherby, 1989.

BENNETT, HOWARD: *The Law of Marine Insurance*. 2nd edition. Oxford, 2006, Oxford University Press.

BENYOVITS LAJOS: Nemzetközi tengerjogi konferenczia Bremenben 1909. szeptember 22-25-én. *Kereskedelmi Jog*, 1909. 20. sz., 423-425. p.

BENYOVITS LAJOS: *Tengeri magánjog*. Budapest, 1912, Grill Károly Könyvkiadó Vállalata.

BERGER, ADOLPH: *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*. Philadelphia, 1953, The American Philosophical Society.

BERKÓ GÉZA: *Közlekedési biztosítások*. Budapest, 1963, Állami Biztostó Főigazgatósága.

BERMAN, HAROLD J. – KAUFMAN, COLIN: The Law of International Commercial Transactions (Lex Mercatoria). *Harvard International Law Journal*, 1978, No. 19. 235-237. p.

BERNARD SALANIÉ: *The Economics of Contracts*. A Primer. 2nd Edition. Cambridge, MA, 2005, MIT Press.

BILLAH, MUHAMMAD MASUM: *Effects of Insurance on Maritime Liability Law. A Legal and Economic Analysis*. Cham, 2014, Springer.

BIRDS, JOHN et al.: *MacGillivray & Parkington on Insurance Law relating to All Risks Other Than Marine*. 8th Edition. London, 1988, Sweet & Maxwell.

BIRDS, JOHN: *Insurance Law in the United Kingdom*. Alphen aan den Rijk, 2010, Kluwer Law International

BIRDS, JOHN: *Modern Insurance Law.* London, 2007, Sweet & Maxwell.

BÍRÓ GABRIELLA: A nemzetközi kereskedelmi szokványok jelentősége az INCOTERMS 2010 szabályainak tükrében. *Iustum Aequum Salutare*, 2013. 3. sz. 133-148. p.

BÍRÓ GYÖRGY: Az adásvételi szerződés, szállítási szerződés, a közüzemi szerződés és a mezőgazdasági termékértékesítési szerződés tipizálási kérdései. In *Ploetz, Manfred - Tóth Hilda: A munkajog és a polgári kodifikációs és funkcionális összefüggései*. Miskolc, 2001, Novotni Kiadó.

BOCSOK VIKTOR et al.: *Használat alapú biztosítás – a jövő jármű biztosítása*. http://www.biztositasiszemle.hu/files/201606/kurt-fornax_tanulmany-a_jovo_jarmu_biztositasa.pdf 2017. szeptember 16.

BOGARDUS JR., JOHN A. – MOORE, ROBERT H.: *Spreading the Risks. Insuring the American Experience*. Vienna, Virginia, 2005, PMR Communications Group.

BOKOR ZOLTÁN: *Fuvarozási és szállítmányozási ismeretek*. Nyíregyháza, 2005, Nyíregyházi Főiskola.

BOLERO INTERNATIONAL LIMITED: *Bolero Rulebook*. http://resource.bolero.net/rulebook (2016 október 25.).

BOLERO INTERNATIONAL LIMITED: *Electronic Bill of Lading for Carriers - Frequently Asked Questions* 2. p. http://resource.bolero.net/bolero-insights-electronic-bills-of-lading-faqs (2016. október 25.).

BOSS, AMELIA H.: Introduction. In Boss, Amelia H. – Kilian, Wolfgang eds.: *The United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts. An In-Depth Guide and Sourcebook*. Alphen aan den Rijn, 2008, Kluwer Law International.

BOZÓKY GÉZA: A szállítmányozó biztosítási kötelezettségéről. *Kereskedelmi jog*, 1907. 18. szám 369-372. p.

BOZÓKY GÉZA: A szállítmányozó biztosítási kötelezettségéről. *Kereskedelmi jog*, 1907. 19. sz. 393-396. p.

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED: *Protection & Indenmity Rules and List of Correspondendts. Class 3 2018/18 Policy Year*. https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2018/02/Britannia-Rules-2018-PI.pdf (2018. január 2.).

BRADGATE, R. - WHITE, F.: *Commercial Law*. Oxford, 2008, Oxford University Press.

BRADGATE, R.: *Commercial Law*. Oxford, 2005, Oxford University Press.

BRENLS, HERMANN: *De contractu commisionis*. Göttingen, 1800. [s.n.].

BRITISH INSURANCE LAW ASSOCIATION: *Insurance Contract Law Reform : Recommendations to the Law Commission, A Report of the Sub-Committee of the British Insurance Law Association, 1 September 2002*. London, 2002, Guildhall University Centre for Financial Studies.

BRITISH INTERNATIONAL FREIGHT ASSOCIATION: *Standard Trading Conditions* (2005 Edition) http://www.bifa.org/_Attachments/Resources/1105_S4.pdf (2015. október 10.).

BRÓSZ RÓBERT – PÓLAY ELEMÉR: *Római jog*. Budapest, 1974, Tankönyvkiadó.

BULL, HANS JACOB – WILHELMSEN, TRINE-LISE: *Handbook in Hull Insurance*. Olso, 2007, Gyldendal Akademisk.

BULL, HANS-JACOB: Insurance Law and Marine Insurance Law: The Unique Twins. In Walhlgren, Peter ed.: *Scandinavian Studies in Law Volume 46. Maritime and Transport Law. Stockholm*, 2004, Stockholm University Faculty of Law, 11-34. p.

BURGES, DAN: *Cargo Theft, Loss Prevention, and Supply Chain Security*. Waltham, 2012, Butterworths-Heinemann.

BURIÁN LÁSZLÓ: A jogrendszerek versenye és a nemzetközi magánjog. *Iustum Aequum Salutare*, 2016. 3. sz. 51-62. p.

BUSSANI, MAURO – PALMER, VERNON VALENTINE: The notion of pure economic loss and its settings. In Bussani, Mauro – Palmer, Vernon Valentine eds: *Pure Economic Loss of Europe*. Cambridge, 2003, Cambridge University Press.

CANE, PETER: *Atiyah's Accidents, Compensation and the Law.* Cambridge, 2004, Cambridge University Press.

CANE, PETER: *Responsibility in Law and Morality*. Oxford, 2002, Hart Publishing.

CAPLAN, HAROLD: The Aviation Insurance Clauses Group: a model for other markets. *Air Space Law*, 2006. No. 4-5. 254-290. p.

CAPLAN, HAROLD: War and Terrorism Insurance: How to Promote Long-Term International Stability and Affordability. *Air & Space Law*, 2004. No. 1., 3-28. p.

CASHMORE, CHRIS: *Parties to a Contract of Carriege*. London, 1990, Lloyd´s of London.

CHUAH, JASON C. T.: *Law of International Trade: Cross-Border Commercial Transactions*, 4th Edition. London, 2009, Sweet & Maxwell.

CLARKE, MALCOLM – BURLING, JULIAN M. – PURVES, ROBERT L.: *The Law of Insurance Contracts*. London, 2006, Informa.

CLARKE, MALCOLM: A Way with Words: Some Obstacles to Uniform Transport Law. *Uniform Law Review*, 1998. Issue 2-3. 351-369. p.

CLARKE, MALCOLM: *Aspects of the Hague Rules. A Comparative Study in English and French Law*. The Hague, 1976, Martinus Nijhoff.

CLARKE, MALCOLM: Containers Proof that Damage to Goods Occurred during Carriage. In Goode, Royston – Shmitthoff, Clive: *International Carriage of Goods: Some Legal Problems and Possible Solutions. The International Commercial Law Series.* London, 1988, Centre for Commercial Law Studies, 64-89. p.

CLARKE, MALCOLM: English Private Law. 2nd Edition. In Burrows, Andres ed.: *Oxford Principles of English Law*. *English Private Law*. Oxford, 2007, Oxford University Press, 982-1027. p.

CLARKE, MALCOLM: *Policies and Perceptions of Insurance Law in the Twenty-First Century*. Oxford, 2007, Oxford University Press.

CLARKE, MALCOLM: *The Law of Insurance Contracts. First Supplement to the Second Edition*. London, 1996, LLP.

CLARKE, MALCOLM: The Transport of Goods in Europe. Patterns and Problems of Uniform Law. In FERRARI, FRANCO ed.: *The Unification of International Commercial Law*. Baden-Baden, 1998, Nomos, 101-134. p.

CLARKE, MALCOLM: Trends in the interpretation of marine insurance contracts. In THOMAS, RHIDIAN ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 1-14. p.

CLOUGHTON, DAVID.: *Riley on Business Interruption Insurance*. 8th Edition. London, 1999, Sweet & Maxwell.

COLLINS, HUGH: *The Europan Civil Code. The Way Forward.* Cambridge, 2008, Cambridge University Press.

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES: *Case No COMP/M.5083 – GROUPAMA / OTP GARANCIA*. Luxembourg, 2008. Office for the Publication fo the European Communities http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m5083_20080415_20310_en.pdf (2017. június 11.).

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES: *Communication from the Commission to the Councul and the European Parliament on European Contract Law*. Com (2001) 398 final. http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2001/EN/1-2001-398-EN-F1-1.Pdf (2016. március 30.)

COMMISSION: *Amendment to the profosal for a Council Directive on the coordination of laws, regulations and administrative profisions relating to insurance contracts*. Official Journal 1980 C355 30-38. p. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1980:355:FULL&from=DA (2016. május 26.).

COMMISSION: *Proposal for a Council Directive on the coordination of Laws, regulations and administrative provisions relating to insurance contracts*. Official Journal 1979 C190. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1979:190:FULL&from=EN 2-7. p. (2016. május 26.).

COMMITTEE OF LONDON AND WESTMINSTER: *Report on Petition for Incorporation, 12 March 1718*, in Special Report from the Committee appointed to inquire and examine the several subscriptions for fisheries, insurances, annuities for lives, and all other projects carried on by subscription, in and about the Cities of London and Westminster, and to inquire into all

undertakings for purchasing joint-stocks, or obsolete charters (1720; British Museum 357. b.3/30).

COOTER, ROBERT – ULEN, THOMAS: *Jog és közgazdaságtan*. Budapest, 2005, Nemzeti Tankönyvkiadó.

CORBY, B.*:* On Risk and Uncertainty in Modern Society. *The Geneva Papers on Risk and Insurance,* vol. 19. No. 72. (July 1994) 235-243. p.

COUSY, HERMAN - FRÉDERICQ, SIMON eds.: *International Encyclopedia for Insurance law*. The Hague, 2007, Kluwer Law International.

COUSY, HERMAN: Insurance law. In Smits, Jan M. ed.: *Elgar Encyclopedia of Comparative Law*. Cheltenham, 2006, Edwar Elgar, 312-324. pp.

CUMMINS, J. DAVID - BARRIEU, PAULINE M.: Innovations in Insurance Markets: Hybrid and Securitized Risk-Transfer Solutions. In Dionne, Gerges ed.: *Handbook of Insurance*. 2nd Edition. New York, 2013, Springer, 547-602. p.

CZEGLE TIBOR - ZAVODNYIK JÓZSEF: *Az Európai Unió és a magyar biztosításügy*. Budapest, 2003, Biztosítási Oktatási Intézet.

CSABAY DEZSŐ: Biztosítási szabályzatok – általános szerződési feltételek. *Biztosítási Szemle*, 1980. 3-4. sz.

CSANÁDI GYÖRGY: *Polgári jog*. Budapest, 1963, Tankönyvkiadó.

CSEHI ZOLTÁN: Az általános szerződési feltételek szabályai az európai jog szorításában. In Barta Judit szerk.: *Bank- és hitelviszonyok. Kodifikációs tanulmányok az új Ptk. születése kapcsán*. Miskolc, 2009, Novotni Alapítvány a Magánjog Fejlesztéséért.

CSÉKY SÁNDOR: *A magyar szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1944, József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem. [Doktori disszertáció]

D´ARCY, LEO: *Ridley´s Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*. 7th Editon. Crayford, 1992, Shaw & Sons.

DE ROOVER, FLORENCE EDLER: Early Examples of Marine Insurance. *The Journal of Economic History,* Vol. 5 (1945) No 2. 172-200. p.

DE WIT, RALPH: *Multimodal Transport.* London, 1995, Lloyd´s of London Press.

DEBATTISTA, CHARLES: *The Sale of Goods Carried by Sea*. 2nd Edition. London, 1998, Butterworths.

DÉNES BEATRIX: A katasztrófa-kockázatok biztosításának kérdései – nemzetközi kitekintés. *Biztosítási Szemle* 2006. november-december.

DERHAM, RORY: *Subrogation in Insurance Law*. Sidney, 1985, Law Book Company.

DEVLIN, PATRICK: *The Enforcement of Morals*. Oxford, 1965, Oxford University Press.

DEZSŐ ADRIENN – JUHÁSZ ZOLTÁN: Az ombudsmani gyakorlat érintettsége a polgári jogi kértérítési felelősséggel és a biztosítás jogintézményével összefüggésben. In Juhász Zoltán szerk.: *Kárfelelősség és a reparáció lehetséges eszközei*. Budapest, 2013, Magyar Biztosítók Szövetséges, Alapvető Jogok Biztosának Hivatala, 56-82. p.

DICKSON, P. G. M.: *The Sun Insurance Office 1710-1960. The History of Two and a Half Centuries of British Insurance*. London, 1960, Oxford University Press.

DIONNE, GEORGES ed.: *Handbook of Insurance*. 2nd Edition. New York, 2013, Springer.

DOBSON, PAUL – STOKES, ROB: *Commercial Law*. 7th Edition. London, 2008, Thomson Sweet & Maxwell.

DOVER, VICTOR: *A Handbook to Marine Insurance*. 8th edition. London, 1975, Witherby & Co.

Döntvénytár: a felsőbíróságok elvi jelentőségű határozatai jegyzetekkel ellátva. 1. kötet. Budapest, 1895, Franklin Társulat. (harmadik folyam)

DÖRING, HERMAN: International Insurance Liability Policies. *Journal of Air Law and Commerce*, 1937, Issue 3., 423-427. p.

DRAY, W. H: Causal Judgment in Attributive and Eplanatory Contexts. *Law and Contemporary Problems*. 1986. Issue 3., 13-22. p.

DREYER, THOMAS: *Die „Assecuranz und Haverey-Ordnung" der Freien und Hansestadt Hamburg von 1731*. Rechtshistorische Reihe 75. Peter Land, 1990, Frankfurt am Main.

DUER, JOHN: *The Law and Practice of Marine Insurance.* New York, 1846, Johns Voorhies.

DUNT, JOHN*: International Cargo Insurance*. Abingdon, 2012, Informa.

DUNWOODY S. – PETERS, H. P.: The Mass Media and Risk Perception. In Bayerische Rückversicherung: *Risk is a construct*. Münich, 1993, Knesebeck, 293-317. p.

EHRENZWEIG, ALBERT A.: *Full Aid Insurance for the Traffic Victim – A Voluntary Compensation Plan*. California Law Review, vol. 43. (1955) No. 1. 1-48.p.

EMANUEL, M. R.: *Insurance Law, Theory and Practice*. London, 1935, Virtue & Co Ltd.

ENGE, HANS JOACHIM*: Transportversicherung*. 2. Ed. Wiesbaden, 1987, Gabler.

ENGE, HANS-CHRISTOPH – SCHWAMPE, DIETER: *Transportversicherung. Recht und Praxis*. 4. Auflage. Wiesbaden, 2012.

ENONCHONG, NELSON: *Illegal Transactions*. London, 1998, LLP.

EÖRSI GYULA -VILÁGHY MIKLÓS: *Magyar polgári jog*. 2. kötet. Budapest, 1962, Tankönyvkiadó.

EÖRSI GYULA: *A jogi felelősség alapproblémái. A polgári jogi felelősség.* Budapest, 1961, Akadémiai Kiadó.

EÖRSI GYULA: *Összehasonlító polgári jog. Jogtípusok jogcsoportok és a jogfejlődés útjai*. Budapest, 1975, Akadémiai Kiadó.

EÖRSI GYULA: Tézisek a polgári jogi felelősségről I. *Biztosítási Szemle*, 1977. 11. sz. 328-329. p.

ESTRELLA-FARIA, JOSÉ ANGELO: 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*, 2011. Issue 1. 1-37. p.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA: *A Bizottság ajánlása (2008. június 5.) a jog szerinti könyvvizsgálók és könyvvizsgáló cégek polgári jogi felelősségének korlátozásáról (2008/473/EK)*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2008.162.01.0039.01.HUN&toc=OJ:L:2008:162:TOC.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA: *A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az európai szerződésjog és a közösségi vívmányok felülvizsgálata tekintetében a követendő útról*. COM(2004) 651 végleges. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0651:FIN:HU:PDF (2015. december 15.)

EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a közös európai adásvételi jogról COM(2011) 635 végleges. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011PC0635&from=EN [Javaslat]

EUROPEAN COMMISSION: *Final Report of the Commission Expert Group on European Insurance Contract Law*. 24 January 2014. http://ec.europa.eu/justice/contract/files/expert_groups/insurance/final_report_en.pdf (2015. szeptember 10.)

EUROPEAN FRANCHISE FEDERATION: *History of the term "franchising"*. http://www.eff-franchise.com/104/history-of-the-term-franchising.html (2016.02.13.).

EWALD, FRANCOIS: Die Versicherungs-Gessellschaft. *Kritische Justiz* 1989, No. 4. 385-393. p.

EXNER, ADOLF: Der Begriff der Höheren Gewalt (vis major) im römischen und heutigen Verkehrsrecht, *Grünhuts Zeitschrift*, 1883. 3-4., 497.

Exner, Adolf: Der Begriff der Höheren Gewalt (vis major) im Römischen und heutigen Verkehrsrecht. Wien, Alfred Hölder, 1883, 35. p.

EYBEN, BO VON: Alternate Compensation Systems. In Peter Wahlgren ed.: *Scandinavian Studies in Law Volume 41. Tort Liability and Insurance*. Stockholm, 2001, Stockholm University Faculty of Law, 193-232. p.

FAGHFOURI, MAHIN: International Regulation of Liability for Multimodal Transport. *WMA Journal of Maritime Affairs*. 2006, No. 1. 95-114. p.

FAULL, JONATHAN – NIKPAY, ALI eds.: *The EC Law of Competition*. 2nd Edition. Oxford, 2007, Oxford University Press.

FAURE, MICHAEL G.: Accident compensation. In Smits, Jan M. ed.: *Elgar Encyclopedia of Comparative Law*. Cheltenham, 2006, Edwar Elgar, 1-17. p.

FAZEKAS JUDIT. Az ombudsman mint a fogyasztói érdekek védelmének sajátos intézménye az angol biztosítási és bankjogban. *Gazdaság és jog*, 1996. 6. sz. 25-26. p.

FELDMAN, MICHAEL: *Legal Expenses Insurance*. Leeds, 1998, EMIS Professional Publishing.

FENYVES, ATTILA - KOBAN, KLAUS. G.: *Österreichisches Versicherungsrecht*. Wien, 2000, Orac.

FERENCZ TIBOR - BALÁZS JÓZSEF - VADNAI BÉLA: *A biztosítás és pereinek technikája*. Budapest, 1928, Közérdekű Könyvek Kiadóvállalata.

FINANCIAL OMBUDSMAN SERVICE: *Ombudman News*. February/March 2004, No. 35. http://www.financial-ombudsman.org.uk/publications/ombudsman-news/35/35.pdf (2016. augusztus 5.).

FISCHER, EMERIC: The Rule of Insurable Interest and the Principle of Indemnity: Are They Measures of Damages in Property Insurance? *Indiana Law Journal*, 1981, Issue 3. 445-471. p.

FLEMING, J.G: *The Law of Torts*. Sydney, 1987, The Law Book Company.

FODOR ÁRMIN: A biztosítási jog köréből. *Jogtudományi Közlöny*, 1891. 32. sz. 249-250. p.

FODOR ÁRMIN: Jogirodalom. *Jogtudományi Közlöny*, 1923. 14. szám 109-110. p.

FONTAINE, M. ed: *Insurance Contract Law*. Vol 1-2. Brussels, 1992, Brüsszel: Verlag Versicherungswirtschaft.

FORCE, R.: Overlapping Insurance Coverages in Huybrechts, M. A. et al. eds.: *Marine Insurance at the Turn of the Millennium*. Vol. 1. Antwerpen, 1999, Intersentia, 236-242.p.

FOXTON, DAVID: The post-contractual duties of good faith in marine insurance policies: the search for elusive principles. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 71-106. pp.

FÖLDI ANDRÁS – HAMZA GÁBOR: A római jog története és institúciói. 4. kiadás. Budapest, 1996, Nemzeti Tankönyvkiadó.

FRANK IGNÁCZ: A közigazság törvénye Magyarhonban. Buda, 1845-1846, A magy. kir. egy.

FRESNEDO DE AGUIRRE, CECILIA: The Rotterdam Rules from the Perspective of a Country that is Consumer of Shipping Services. *Uniform Law Review*, 2009. Vol. 14. 869-884. p.

FRIGESSI DI RATTALMA, MARCO. ed.: *The Impementation Provisions of the EC Choice of Law Rules for Insurance Contracts. A Commentary.* Hague, 2003, Kluwer Law International.

FUGLINSZKY ÁDÁM: A teljes kártérítés elve, kritikája és korlátai. In *Liber Amoricum. Ünnepi előadások és tanulmányok Harmathy Attila tiszteletére*. Budapest, 2007, ELTE ÁJK Polgári Jogi Tanszék.

FUGLINSZKY ÁDÁM*: Kártérítési Jog*. Budapest, 2015, HVG-ORAC.

GÁRDOS PÉTER – HOLCHACKER PÉTER: Kodifikációs és jogharmonizációs kérdések a gazdasági jog területéről. Polgári Jogi Kodifikáció 2001. 4-5. szám, 57-58. p.

GAUCI, GOTTHARD: Constructive Total Losses in the Law of Marine Insurance. In Thomas, Rhidian ed.: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 201-214. p.

GAULT, S. – HAZELWOOD, STEPHEN J. – TETTENBORN, A. eds.: *Marsden on Collisions at Sea*. 13th Edition. London, 2003, Sweet & Maxwell.

GELLÉR SAMU: *A biztosítási jog kézikönyve : különös tekintettel a biztosítási vállalatok üzleti szokásaira, a külföldi törvényhozásokra és a bírói gyakorlatra*. Budapest, 1904, Grill.

GELLÉR SAMU: A szavatossági biztositas. *Kereskedelmi jog*, 1909. 5. szám, 317-319. p.

GENERALI BIZTOSÍTÓ: *Szállítmánybiztosítási feltételek* (hatályos 2015. április 15-től) https://www.generali.hu/Home/Szolgaltatasok/Vallalati_biztositasok/Szallitmanybiztositasok/~/media/48A1668ECD554E3C9C7D6F95BAAAC7A2.ashx 2017 (2015. május 1.).

GENERALI BIZTOSÍTÓ: *Szállítmányozói felelősségbiztosítás feltételei* (hatályos 2015. április 15-től) https://www.generali.hu/Home/Szolgaltatasok/Vallalati_biztositasok/Szallitmanybiztositasok/~/media/13E1537FFB564735B8FA36F7755A2027.ashx (2019. május 5.).

GESAMNTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *Allgemeine bedingungen für die Versicherung von Musininstrumenten 1994/2008 (AVB Musikinstrumente 1994/2008).* http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/sonder/2008_SZ_P_301_Musikinstrumente.pdf (2013. október 12.).

GESAMTVERBAND DER DEUTCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *Allgemeine Bedingungen für sie Versicherung votn Schmuckwaren-, Uhren und Bijouterie-Reiselagern 1988/2008 (AVB Reiselager Schmuck 1988/2008).* http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/sonder/2011_SZ_V_4106_Reiselager.pdf (2013. október 11.).

GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *DTV - Allgemeine Deutsche Seeschiffsversicherungsbedingungen 2009*. http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/see/DTV-ADS_2009.pdf (2010. február 15.).

GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *DTV-AVB-Auststellungversicherung 2010. (DTV-Ausstellung 2010).* http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/sonder/2011_dtv_avb_ausst.pdf (2013. október 10.).

GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *DTV – Güterversicherungbedingungen 2000/2011*. http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/ware/ware.html (2012. március 5.).

GESAMNTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT E. V. (GDV): *Sonderbedingungen und Klauseln zu den AVB Musikinstrumente 1994/2008 (SB Musikinstrumente 1994/2008).* http://www.tis-gdv.de/tis/bedingungen/avb/sonder/2008_SZ_P_302_Musikinstrumente_SB.pdf (2019. október 13.).

GIRVIN, STEPHEN: *Carriage of Goods by Sea.* Oxford, 2007, Oxford University Press.

GIULIANO, MARIO - LAGARDE, PAUL: Report on the Convention on the law applicable to contractual obligations. Official Journal C 282, 31/10/1980 P. 0001 – 0050. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980Y1031(01):EN:HTML (2016. július 16.).

GLASS, DAVID A. – CASHMORE, CHRIS: *Introduction to the Law of Carriage of Goods.* London, 1989, Sweet & Maxwell.

GLAVANITS JUDIT – FERENCZ KRISTÓF – FORGÓ ALEX et. al.: A nemzetközi adásvételi szerződések joggyakorlata. In Glavanits Judit szerk.: A NEMZETKÖZI KERESKEDELMI KAPCSOLATOK EGYES AKTUÁLIS KÉRDÉSEI. Budapest, 2018, Gondolat Kiadó, 141-196. p.

GOLD, EDGAR: *Gard Handbook on P&I Insurance*. 5th Edition. London, 2002, Gard.

GOLDIN, IAN: *Lloyd´s 360° Risk Insight: Globalisation and Risks for Business. Implications of an increasingly interconnected world*. London, 2010, Lloyd´s. https://www.lloyds.com/~/media/lloyds/reports/360/360-globalisation/lloyds_360_globalisaton.pdf (2019. április 20.).

GOLDZIHER KÁROLY: *Biztosítási ügyünk jövője*. Budapest, 1920, Pesti Könyvnyomda Részvénytársaság. [Különlenyomat a Közgazdasági szeme 1919. márczius-deczember havi számából. 4-5. p.]

GOODACRE, J. Kenneth.: *Marine Insurance Claims.* 2nd Edition. London, 1981, Witherby & Co.

GOODE, ROY et al.: *Transnational Commercial Law. International Instruments and Commentary*. Oxford, 2004, Oxford University Press.

GOODE, ROY et al.: *Transnational Commercial Law. Primary Materials*. Oxford, 2007, Oxford University Press.

GORLEY, JAMES*: Foundations of Private Law*. Oxford, 2006, Oxford University Press, 2006.

THE GRAIN AND FEED TRADE ASSOCIATION (GAFTA): *Insurance Terms No. 72.* https://www.gafta.com/write/MediaUploads/Contracts/2012/72.pdf (2016. június 1.).

GRECSÁK KÁROLY: A biztosítási joggyakorlat 1916-ban. *Kereskedelmi jog,* 1916. 1-2. sz.

GRIME, ROBERT P.: Insuring Cargoes in the 1990s. In Thomas, Rhidian: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 97-142. p.

GRÓH ISTVÁN: *A biztosítási szerződés és a biztosítási kockázatviselés kezdete és vége*. Budapest, 1940, A Magyar Biztosítástudományi Társulat Kiadása, 1940. [előszó: Kuncz Ödön]

GROUPAMA BIZTOSÍTÓ: *Nemzetközi Szállítmányozói Felelősségbiztosítás Szabályzat és Ügyféltájékoztató* (hatályos 2016 január 1-jétől) (2019. május 9.).

GROSSCHMID BÉNI: Fejezetek kötelmi jogunk köréből. 1. kötet. Budapest, 1933, Grill Kiadó.

GROSSCHMID BÉNI: *Magánjogi tanulmányok, tervezetek és kisebb dolgozatok főként az öröklési, kereskedelmi és családi jog köréből*. 1-2. kötet. Budapest, 1901, Politzer.

GROSSHMID BÉNI: *Fejezetek kötelmi jogunk köréből*. Budapeset, 1932-1933, Grill.

GROTIUS, HUGO: *A háború és a béke jogáról*. Budapest Pallas Stúdió, 1999. [Ford. Haraszti György et al.]

GULYÁS JÓZSEF szerk.: *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*. Budapest, 1984, Tankönyvkiadó.

GUNTNER KONRÁD - MÉRŐ DÉNES - REITMANN JÓZSEF: *A nemzetközi szállítmánybiztosítás szabályai és gyakorlata*. Budapest, 1954, Pénzügyi Kiadó.

HAJÓS JENŐ: *Magyar biztosítási jog*. Budapest, 1902, [s. n.]

HALÁSZ SÁNDOR - MANDELLÓ GYULA szerk.: *Közgazdaság lexikon. Közgazdasági ismeretek tára három kötetben*. 1. kötet. Budapest, 1898-1901, Pallas. [biztosítás címszó]

HARKAI KRISZTIÁN: *Gondolatok a biztosításról – Egy nagyvállalat biztosítási gyakorlata. AUDI HUNGARIA Zrt*. Győr, 2019. 1-38. p.[tanulmányi segédanyag a Széchenyi István Egyetem Kereskedelmi, Agrár- és Munkajogi Tanszéke számára]

HAMZA GÁBOR: Jogharmonizáció és a római jogi hagyomány. *In Liber Amoricum. Ünnepi előadások és tanulmányok Harmathy Attila tiszteletére*. Budapest, 2007, ELTE ÁJK Polgári Jogi Tanszék.

HAMZA GÁBOR: *Utószó*. In MAINE, HENRY SUMNER: *Az ősi jog*. Budapest, 1997, Gondola´96 Kiadó.

HAN, W.: *Warranties in Marine Insurance,* http://www.aida.org.uk/docs/warrantiesmarineins.pdf, 2006. (2012. május 25.).

HANSON, JAHN - HENLEY, CHRISTOPHER: *All Risk Property Insurance*. London, 1995, Lloyd´s of London Press.

HARE, JOHN: *Shipping Law and Admiralty Jurisdiction in South Africa*. Cape Town, 1999, Juta & Company.

HARGITAI LÁSZLÓ: CMR biztosítás − szállítmánybiztosítás. *Autóközlekedés*, 1994. február.

HARGITAI LÁSZLÓ: *Nemzetközi közúti árufuvarozás – CMR*. Budapest, 2008, CompLex.

HARMATHY ATTILA: A magyar polgári jogi kodifikáció jelenlegi szakaszáról. In: Grad-Gyenge Anikó szerk.: *Egy új korszak hajnalán. Konferencia-kötet az új Polgári Törvénykönyv tiszteletére.* Budapest, 2013, Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar.

HARMATHY ATTILA: *Felelősség a közreműködőért*. Budapest, 1974, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.

HARMATHY ATTILA: Law of Business in transition in Hungary. In Cranston, Ross - Ramberg, Jan - Ziegel, Jacob eds.: *Commercial Law Challenges in the 21st Century: Jan Hellner in memoriam*. Stockholm, 2007, Stockholm Centre for Commercial Law, 123-135. p.

HARNETT, BERTRAM – THORNTON, JOHN V.: Insurable Interenst in Property: A Socio-Economic Reevulation of a legal Concept. *Columbia Law Review* 1948. No. 8. 1162-1188. p.

HAZELWOOD, STEPHEN J.: Marine Perils and the Burden of Proof. In Thomas, Rhidian ed.: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 143-173. p.

HAZELWOOD, STEPHEN J.: *P&I Clubs: Law & Practice*. 3rd Editon. London, 2000, LLP.

HEISS, HELMUT: The Common Frame of Reference (CFR) of European Insurance Contract Law. *ERA Forum*, 2008. Vol. 9. Supplement 1, 95-109. p.

HEISS, HELMUT: *Towards a European Insurance Contract Law: Restatements – Common Frame of Reference – Optional Instrument?* http://www.aidahungary.org/wp-content/uploads/2014/02/AIDA2006_11_24_Helmut_Heiss_eloadas.pdf (2014. november 15.).

HELM, JOHANN GEORG: *Haftung für Schäden an Frachtgütern. Studien zur Schadensersatzpflicht aus Frachtgeschäften und zur Konkurrenz vertraglicher und außervertraglicher Ersatzansprüche*. Karlsruhe, 1966. [Habilitationsschrift]

HERBER, ROLF: *Seehandelsrech*t. de Gruyter, 1999, Berlin.

HEVESI ILLÉS: A biztosítás és a háborus kockázat. *Kereskedelmi jog*, 1915. 17-18. sz.

HEVESI ZSUZSA: A biztosítási szabályozás közgazdaságtana. *Biztosítási Szemle*, 1990. 3-4, 21-38. p.

H. MARSDEN, SUSANNA: The Institute Cargo Clauses (A): Recontextualized. *Evropska revija za pravo osiguranja (EREVIJA)*, 2013/2., http://www.erevija.org/pdf/articles/eng/SuzanaMarsden2013eng.pdf (2019.15.29.).

HODGES, SUSAN: *Cases and Materials on Marine Insurance Law*. London, 1999, Cavendish.

HODGES, SUSAN: *Law of Marine Insurance*. London, 1996, Cavendish.

HOEKS, MARIAN: *Multimodal Transport Law*. Breda, 2009, M.A.I.H. Hoeks. [Doctoral thesis]

HORINKA MELINDA – LUTTENGERGER ZOLTÁN: *Biztosításelmélet és üzemgazdaságtan*. Budapest, 2005, ING.

HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ NEMZETKÖZI ÜZLETI ÉS KÁRRENDEZÉSI FŐOSZTÁLY: *Nemzetközi Szállítmánybiztosítások*. Budapest:, 1987, Hungária Biztosító.

HUTCHINSON, ALLAN C.: *Laughing at the Gods. Great Judges and How They Made the Common Law*. Cambridge, 2012, Cambridge University Press.

HUYBRECHTS, MARC A.: Comparative Marine Insurance Law: highlighting the significant features of marine insurance law in Belgium and other selected european legal systems. In RHIDIAN THOMAS ed.: *Marine Insurance: the law in transition*. London, 2006, Informa, 167-180. p.

IFJ. CSURY JENŐ - MAROSI IMRE: *A magyar biztosításügy története*. Budapest, 1931, Gyarmati Ferenc.

IGNARSKI, JOHATHAN. S.: *The Underwriter´s Beside Book*. Colchester, 1987. LLP.

IMLING KONRÁD: *A végrehajtási törvény (1881. évi LX. törvényczikk) magyarázata*. Ötödik kiadás. Budapest, 1907, Franklin Társulat.

INTERNATIONAL ASSOCIATION FOR THE REPRESENTATION OF THE MUTUAL INTERESTS OF THE INLAND SHIPPING AND THE INSURANCE AND FOR KEEPING THE REGISTER OF INLAND VESSELS IN EUROPE: *General Average Rules IVR and commentary*. https://www.ivr-eu.com/wp-content/uploads/2017/03/General-Average-Rules-IVR-and-commentary-edition-2006.pdf [Rhine Rules] (2010. szeptember 10.).

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE: *Celebrating 100 Years of ICC*. Paris, 2019, ICC. https://100.iccwbo.org/ (2019. január 15.)

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE: *Long-Tail Risks*. Paris, 2008, ICC. https://cdn.iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2008/09/Long-Tail-Risks.pdf (2019. május 25.)

INSURANCE INSTITUTE OF LONDON: *The History and Development of Protecting and Indemnity Clubs*. London, 1957, Insurance Institute of London.

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").* https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf (2017. december 5.).

INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION: *IRU General Conditions for the International Carriage of Goods by Road*. https://www.iru.org/sites/default/files/2017-01/general-condition-intl-carriage-en.pdf (2015. május 4.).

INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION: *IRU Guidelines for transport operators on insurance matters*. https://www.iru.org/sites/default/files/2017-01/iru-guidelines-transport-operators-insurance-en.pdf (2015. május 3.).

INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSOCIATION OF LONDON: *IUA Clauses Document Library* http://www.iuaclauses.co.uk/site/cms/contentChapterView.asp?chapter=21 (2013. február 2.).

IVAMY, E R. HARDY: *General Principles of Insurance Law*. 6th edition. London, 1993, Butterworths.

JESS, DIGBY. C., *The Insurance of Commercial Risks: Law and Practice*. London, 2001, Sweet & Maxwell, London.

JUHÁSZ ZOLTÁN (szerk.): *Kárfelelősség és a reparáció lehetséges eszközei.* Budapest, 2013, Magyar Biztosítók Szövetsége, Alapvető Jogok Biztosának Hivatala.

JUHÁSZ ZOLTÁN: Katasztrófakár és állami kárenyhítés – ombudsmani nézőpontból. In HAJAS BARNABÁS (szerk.): *Katasztrófavédelmi projekt*. Budapest, Alapvető Jogok Biztosának Hivatala, 2012.

JUNGERMANN , H. - SLOVIC, P.: Characteristic of Individual Risk Perception. In Bayerische Rückversicherung: *Risk is a construct*. Münich, 1993, Knesebeck 85-102. p.

KARL BAUERSACHS: *Entwicklung des Bereicherungsverbotes im Versicherunsvertragsrecht. Geschichte – Dogma – Umgehung. Kassation – Systemfolgen*. Karlsruhe, 2002, Universität Mannheim. https://ub-madoc.bib.uni-mannheim.de/67/1/Diss_Karl_Publikation.pdf [Dissertation] (2018. január 20.).

KASSEM, AHMAD HUSSAM: *The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*. Swansea University, 2006. [PhD Thesis]

KAUSER LIPÓT: *Az alanyi jog funkconális elmélete*. Pécs, Pécsi Tudományegyetem Állam. és Jogtudományi Kar, 2010. [Kanditátusi értekezés 1956.]

KELEMEN IMRE: *Magyar hazai polgári magános törvényről írtt tanítások. Második könyv a dolgokról*. Pest, 1822, Nemes Petrózai Trattnern Tamás.

KEMP, R.: Risk Perception: The Assessment of Risks by Experts and by Lay People A Rational Comparison? In Bayerische Rückversicherung: *Risk is a construct*. Münich, 1993, Knesebeck, 103-118. p.

KENDALL, JANE: The Incalculable Risk: How the World Trade Center Disaster Accelerated the Evolution of Insurance Terrorism Exclusions. *University of Richmond Law Review*, 2002. Issue 2. 569-596. p.

KERSLEY, R. H: *Broom´s Legal Maxims*. 10th Edition. London, 1939, Sweet & Maxwell.

KIESELBACK, G. A.: *Die Wirtschafts und rechtsgeschiftliche Entwicklung der Seeversicherung in Hamburg*. Hamburg, 1901, [s. n.].

KILÉNYI HUGO: *Kereskedelmi Törvényjavaslat és a tárgyalására egybehivott értekezlet jegyzőkönyvei*. Budapest, 1875, Löwinger.

KISS FERENC KÁLMÁN: Vita közben – az új Ptk. tervezetéről, különös tekintetel a biztosítási szerződések szabályaira. *Biztosítási Szemle*, 2008. 2. sz. 3-15. p.

KLUPATY ANTAL: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. 2. kötet. Második kiadás. Budapest, 1901, Athenaeum.

KNAP ZSUZSA: Nemzetközi szállítmánybiztosítás. In Bánrévy Gábor szerk.: *A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve*. Budapest, 1994, ELTE Jogi Továbbképző Intézet.

KOBZA GYÖRGY szerk.: *Nemzetközi szállítmányozás*. Budapest, 1962, Közgazdasági és Jogi Kiadó.

KOCH, BERNARD A. ed.: *Terrorism, Tort Law and Insurance. A comparative survey*. Wien, 2004, Springer Verlag.

KOCH, PETER: *125 Jahre Internationaler Transport-Versicherungs-Verband*. Karlsruhe, 1999, Geamtverband der Deutchen Versicherngswirtschaft.

KOCH, PETER: Entwicklung der versicherungsvertraglichen Rechtsquellen in Deutschland. In Wandt, Manfred et al. ed.: *Kontinuität und Wandel des Versicherunsrechts: Festschrift für Egon Lorenz zum 70. Geburtstag*. Karlsruhe, 2004, Verlag Versicherungswirtschaft, 2004. 411-426. p.

KOHNER ARTHUR: A biztositasi szerződésből eredő jogok engedményezése. *Kereskedelmi jog*, 1909, 17. sz.

KOLOSVÁRY BÁLINT: *Magánjog. A magyar magánjogból tartott egyetemi előadások rövid foglalata*. Harmadik kiadás. Budapest, 1930, Studium.

KOROBKIN, RUSSELL B. - ULEN, T.S.: Law and Behavioral Science. *California Law Review*, 2000, Issue 4. 1051-1144. p.

KOVÁCS ISTVÁN TAMÁS - NAGY CSONGOR ISTVÁN: *Szakmai felelősségbiztosítások piacának sajátosságai Magyarországon*. Budapest, 2011, Biztosítási Oktatási Intézet (BOI). http://www.gvh.hu/data/cms1000802/1_2011_BOIFA_Tanulmany.pdf (2014. április 13.).

KOVÁCS KÁZMÉR: Fogyasztóvédelem a magyar biztosításjogban. *Biztosítási szemle*, 1995. 5. sz. 10-16. p.

KOVÁCS ZSOLT: *Az egyoldalú kogencia a vállalati biztosítások körében – versenyképes marad-e a magyar biztosítási jog?* IX. AIDA Budapest Biztosítási Kollokvium. 2006. november 23-24. http://www.aidahungary.org/wp-content/uploads/2014/02/kerekasztal_kovacszsolt_AIDA_BP2006.pdf (2007. március 19.).

KOVÁCS ZSOLT szerk.: *Biztosítási Közjog*. Budapest, 2006, HVG-ORAC.

Közgazdasági enciklopédia. 4. kötet. Budapest, 1929-1931, Athenaeum. [szállítmánybiztosítás; tengerek szabadsága címszó]

KRAMPE, CHRISTOPH: Römisches Recht auf hoher See – Die Kunst des Guten und Gerechten. In Fragnoli, Iole – Rebenich, Stefan: *Das Vermächtnis der Römer – Römisches Recht und Europa*. Bern, 2012, Haupt Verlag, 111–150. p.

KRESKAY FERENCZ: *A tengeri fuvarozási jog alapvető kérdései*. Budapest, 1970, Külkereskedelmi Minisztérium Jogi Osztálya, Magyar Jogász Szövetség és a TIT Budapesti József Attila Szabadegyetem Tanács.

KRIEN, ERICH: *Die Allgemeinen Geschäftbedingungen des Speditionsverkehrs (ADSp).* Wiesbaden, 1948, Robert Stroh.

KUBASEK, NANCY K. et al.: *Dynamic Business Law*. New York, 2008, McGraw-Hill/Irwin.

KUNCZ ÖDÖN: A biztosítás egységes fogalma. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai]

KUNCZ ÖDÖN: *A magyar kereskedelmi- és váltójog tankönyve*. Budapest, 1938, Grill Károly Könyvkiadóvállalata.

KUNCZ ÖDÖN: Az állam és a biztosítás, 1917. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai]

KUNCZ ÖDÖN: Az állam és a biztositás. *Kereskedelmi jog*, 1917. 21-22. szám. 205-208. p.

KUNCZ ÖDÖN: Biztosítás és közérdek. In *Küzdelem a gazdasági jogért*. Budapest, 1939, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. [Kuncz Ödön összegyűjtött kisebb dolgozatai]

LÁBADY TAMÁS: *Fejezetek a felelősségbiztosítás köréből*. Pécs, 1989, Pécsi Szikra Nyomda.

LÁBADY TAMÁS: Felelősség a szerződésen kívül okozott károkért és a biztosítási szerződés az új Polgári Törvénykönyvben. *Polgári Jogi Kodifikáció*, 2001. 4-5. sz. 40-53. p.

LÁBADY TAMÁS: Gondolatok a visszavásárlási jogról egy életbiztosítási jogeset kapcsán. In: *Biztosítási szemle*, 1994. 11-12. sz. 4-18. p.

LAKATOS ANDOR: A népgazdaság fejlődésének visszatükrözése a biztosítási jogi szabályozásban. *Biztosítási Szemle*, 1963. 5. sz.

LANDESVERBANDES DER VERSICHERUNGSANSTALTEN IN UNGARN (BIOSZ): *Die internationale Vereinheitlichung des Versicherungsvertragsrechts*. Budapest: 1930, Révai Nyomda.

LANDO, OLE: A Vision of a Global Commercial Contract Code. In Nielsen, Ruth ed.: *Julebog*. København, 2004, Djøf, 129-144. p.

LANNAN, KATE: Behind the Numbers: the Limitation on Carrier Liability in the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*. 2009, Issue 4. 901-929. p.

THE LAW COMMISSION – THE SCOTTISH LAW COMMISSION: *Third Parties – Rights against Insurer*. 2001 https://www.scotlawcom.gov.uk/files/9512/7989/6682/rep184.pdf (2015. október 20.).

THE LAW COMMISSION AND THE SCOTTISH LAW COMMISSION: *Insurance Contract Law. A Joint Scoping Paper*. 2006. http://www.aida.org.uk/News/scopingpaper.pdf (2015. június 20.)

THE LAW COMMISSION: *Insurance Law: Non-Disclosure and Breach of Warranty report*. 1 October 1980. https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2016/08/LC.-104-INSURANCE-LAW-NON-DISCLOSURE-AND-BREACH-OF-WARRANTY-REPORT-ON-A-REFERENCE-UNDER-SECTION-3le-OF-THE-LAW-COMMISSIONS-ACT-1965.pdf (2013. május 2.).

LEBUHN, J.: Practising CIF and FOB Today. *European Transport Law*. 1981. No. 1. 24-36. p.

LENKOVICS BARNABÁS: *Ombudsmani jelentés a tulajdonhoz való jog védelméről. OBH 1212/2002. sz. ügyben*. [A Tisza-menti lakóházak biztosításáról, az árvíz- és belvízkárokkal összefüggésben: Az ombudsman kézzel írt jegyzeteivel, valaint az eredeti jelentés háttéranyagaival.]

LENKOVICS BARNABÁS: Ptk. és Alkotmány, ember- és társadalomkép. In Lenkovics Barnabás: *Ember és tulajdon. Rendszerváltó gondolatok*. Budapest – Pécs, 2013, Dialóg Campus.

LING, ZHU: *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*. Berlin, 2007, Springer.

LITTON, R. A.: Crime and Insurance. *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, vol. 12. No 44. (July 1987) 198-225. p

LMA Lloyd´s: *JCC Cargo Clauses*. http://www.lmalloyds.com/lma/underwriting/marine/JCC/JCC_Clauses_Project/Cargo_Clauses.aspx (2017. december 5.)

Longmore, A.: Good Faith and Breach of Warranty: Are We Going Forwards or Backwards? *Lloyd´s Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2004. No. 1. 158-171.

LOOKOFSKY, JOSEPH: *Understanding the CISG*. 3rd (Worldwide) Edition. Copenhagen, 2008, DJØF Publishing.

LOSHIN, JACOB: Insurance Law´s Hapless Busbody: A Case Against the Insurable Interest Requirement. *The Yale Law Journal*, 2007. No. 3. 474-508. p.

LOWNDES, RICHARD: *A Practical Treatise ont he Law of Marine Insurance*. London, 1881, Stevens and Sons.

LOWRY, JOHN – RAWLINGS, PHILIP: Re-thinking Insurable Interest. In Worthington, Sarah ed.: *Commercial Law and Commercial Practice*. Oxford, 2003, Hart Publishing, 335-372. p.

LOWRY, JOHN – RAWLINGS, PHILIP: *Insurance Law: Doctrines and Principles*. Oxford, 1999 Hart Publishing.

LUND, HAAKON STANG: Comparative Lessons Derivable from the Norwegian Marine Insurance Plan 1996. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 181-192. p.

MACDONALD-EGGERS, PETER: Pre-Contractual Duty of the Utmost Good Faith - Materiality and Remedies. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 49-70. p.

MACDONALD-EGGERS, PETER: The Marine Insurance Act 1906: Judicial Attitudes and Innovation - Time for Reform? In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 193-210. p.

MÁDL FERENC: *A deliktuális felelősség a társadalom és a jog fejlődésének történetében*. Budapest, 1964, Akadémiai Kiadó.

MAGYAR BIZTOSÍTÓK SZÖVETSÉGE: A MABISZ észrevételei „A biztosítási kárrendezési gyakorlat lehetséges ügyfélközpontú javításáról" készített PSZÁF konzultációs anyaghoz. Budapest, 2012, Magyar Biztosítók Szövetsége. https://www.mnb.hu/letoltes/karrendezes-mabisz.pdf (2019. május 20.).

MAGYAR BIZTOSÍTÓK SZÖVETSÉGE: Polgári Törvénykönyv. Biztosítási Szerződés I. Javaslat – Normaszöveg és indoklás. Budapest, 2006. november 14. *Biztosítási Szemle,*2007. 4. sz. 4-21. p.

MAJTÉNYI – KOVÁCS - SZALAY: *Fuvarjog 3. füzet. Tengeri Fuvarjog*. Budapest, 1991, Tankönyvkiadó, 1991. [Kézirat.]

MALBON, JUSTIN – BISHOP, BERNARD*: Australian Export. A Guide to Law and Practice*. Cambridge, 2006, Cambridge University Press.

MALFLIET, JONAS: *Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term*. Ghent University. https://biblio.ugent.be/publication/1212622/file/1212631.pdf (2017. október 10.)

MANCHUK, GUY: Armed Guards, Marine Insurance, and the Implied Warranty of Legality. 24 University of San Francisco Maritime Law Journal. 2011-2012, Issue 2., 309-373. p.

MANN, GREG: Changing Property Market Playbook: Advice for Insureds. In *Marsh Insights: Property*. https://www.marsh.com/content/dam/marsh/Documents/PDF/US-en/Marsh-Insights-Property-Spring-2012.pdf (2019. február 10.).

MARGO, ROD D.: *Aviation Insurance: The Law and Practice of Aviation Insurance, Including Hovercraft and Spacecraft Insurance*. 3rd Edition. London, 2000, Butterworths.

MARSH: *Spotlight: The Stock Throughput Policy*. https://www.marsh.com/us/insights/research/stock-throughput-policy.html (2019. május .29.)

MARTIN, FREDERICK: *The History of Lloyd´s and of Marine Insurance in Great Britain*. London, 1876, Macmillan and Co.

MARTINEZ, LEO P. -, WHELAN, JOHN W.: *Cases and Materials on General Practice of Insurance Law*, 4th Edition, St. Paul, 2001, West Group. [Special Thanks to Erzsebet Karkus]

MARTON GÉZA: *A polgári jogi felelősség*. Budapest, 1992, Triorg Kft.

MARTON GÉZA: Vis major és elháríthatatlan külső ok. In *Emlékkönyv Kolosváry Bálint Dr. jogtanári működésének negyvenedik évfordulójára*. Budapest, 1939, Grill.

MATOLCSY KÁLMÁN: A biztositás és a háborus koczkázat. *Kereskedelmi Jog*, 1915. 19-20. sz. 254-258. p.

MCKENDRICK, EWAN: *Contract Law*. New York etc., 2007, Palgrave Macmillan.

MCNEELY, MARY COATE: Illegality as a Factor in Liability Insurance. *Columbia Law Review*, 1941, No. 1. 26-33. p.

MENYHÁRD ATTILA: *Dologi jog*. Budapest, 2007, Osiris Kiadó.

MENYHÁRD ATTILA: Fogyasztóvédelem és felelősségkorlátozás. *Gazdaság és jog*, 2001. 12. sz. 19-23. p.

MERKIN, ROBERT – GEORGE, MICHELLE: The Continuing Duty of Utmost Good Faith. *South African Mercantile Law Journal*. 1998. Issue 1. 135-144.p.

MERKIN, ROBERT: *Annotated Marine Insurance Legislation*. London, 1997, LLP.

MILASSIN LÁSZLÓ: Az elektronikusan átruházható dokumentumok. In Tattay Levente, Pogácsás Anett, Molnár Sarolta szerk.: *Pro Vita et Scientia. Ünnepi kötet Jobbágyi Gábor 65. születésnapja alkalmából*. Budapest, 2012, Szent István Társulat, 207-227. p.

MILLAVÁRI JÓZSEF: A biztosítóra átszálló jogok a kár megtérítésére a nemzetközi szálltmánybiztosításban. *Biztosítási Szemle*, 1974. 1. sz. 1-8. p.

MILLER, MICHAEL D..: Marine War Risks. 3rd Edition. Abingdon, 2005, Informa.

MISKOLCZI-BODNÁR PÉTER: A felelősségbiztosítás szerepe a drónkárok visszaszorításában és a károsultak helyzetének megkönnyítésében. *Biztosítás és Kockázat,* 2018. 1. sz. 22-29. p.

MISKOLCZI-BODNÁR PÉTER szerk.: *Az üzleti élet szerződései*. Budapest, 2002, Unió.

MISKOLCZI-BODNÁR PÉTER: Szerződésszegés és biztosítás I-II-III. Kontraktuális és deliktuális károk megkülönböztetése a felelősségbiztosításban. *Biztosítási Szemle*, 1988. 10-11-12. sz.

MULLIS, ALISTAIR – OLIPHANT, KEN: *Torts*. 3rd edition. Houndmills, Basingstoke, Hamshire, 2003, Palgrave MacMillan.

MURRAY, CAROLE - HOLLOWAY, DAVID - TIMSON-HUNT, DAREN: *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*. London, 2007, Sweet & Maxwell.

MUSTILL, MICHAEL J. – GILMAN, J. C. B. eds.: *Arnould´s Law of Marine Insurance and Average.* 16th Edition, London, 1981, Sweet & Maxwell.

MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengeri biztosításokról és azok megkötéséről*. Pécs, 1900, Püspöki Lyceumi Nyomda.

MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A biztosítási kötvény s a biztosítási záradékok. Tanulmány a tengeri biztosítási jog köréből*. Pécs, 1904, Püspöki Lyceumi Nyomda.

MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A hajóparancsnok jogi állása. Tanulmány a tengerjog köréből*. Pécs, 1905, Püspöki Lyceumi Nyomda.

MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A különböző tengeri biztosítások és azok tárgyai.* Pécs, 1901, Püspöki Lyceumi Nyomda.

MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengeri biztosítási ügyletből eredő jogok és kötelezettségek. Tanulmány a tengeri biztosítási-jog köréből*. Pécs, 1903, Püspöki Lyeumi Nyomda.

MUTSCHENBACHER VIKTOR: *A tengerjog fogalma, forrásai és jogi természete. Tanulmány a tengerjog köréből*. Pécs, 1908, Madarász Béla könyvnyomdája.

MUTSCHENBACHER VIKTOR: *Magyar tengeri magánjog. A Dr. Nagy Ferenc által készített „Törvényjavaslat a tengeri magánjogról" cimü törvénytervezet ismeretése és észrevételezése*. Budapest, 1901, Markovits és Garai Könyvnyomdája.

NAGY FERENC: *A magyar kereskedelmi jog kézikönyve*. Budapest, 1884, Athenaeum.

NAGY FERENC: Magyar tengerjog. In Pauer Imre szerk.: *Értekezések a társadalmi tudományok köréből*. 11. kötet. Budapest, 1897, Magyar Tudományos Akadémia. [Székfoglaló értekezés]

NAVRATIL ÁKOS: *A társadalmi gazdaságtan s a közháztartástan vázlata*. Budapest, 1908, Grill.

NEHLSEN-VON STRYK, KARIN: *Die venezianische Seeversicherung im 15. Jahrhundert*. Ebelsbach, 1986, Verlag Rolf Gremer.

NEHLSEN-VON STRYK, KARIN: Kalkül and Hazard in der spätmittelalterlichen Seeversicherungpraxis. *Rechtshistorisches Journal*, Vol. 8 (1989) 195-208. p.

NEUMANN ÁRMIN: *A biztosítási ügylet a magyar kereskedelmi törvény szerint*. Budapest, 1882, Zilahy Sámuel.

VAN NIEKERK, J. P: *Development of the Principles of Insurance Law in the Netherlands from 1500 to 1800*. Cape Town, 1998, Juta & Co.

NOCHTA TIBOR: Adalékok a magyar biztosítási szerződési jog modernizálásához egyes holland variánsok figyelembevételével. In Nochta Tibor – Bölcskei János (szerk.): *Emlékkönyv Láday Tamás 60. születésnapjára tanítványaitól*. Budapest, 2004, Szent István Társulat. 369-377. p.

NOCHTA TIBOR: A gazdasági válság, mint szerződéses kockázat. Pécs, 2012, Pécsi Tudományegyetem. [Habilitációs tézisek]

NOCHTA TIBOR: Biztosításjogunkról fogyasztóvédelmi összefüggésekben. *JURA*, 1995. 1. sz. 1-6. p.

THE NORDIC ASSOCIATION OF MARINE INSURERS: *THE NORDIC MARINE INSURANCE PLAN OF 2013, Version 2016*. Oslo, 2016, Cefor. http://www.nordicplan.org/The-Plan/ (2017. január 15.)

NØRGAARD, JØRGEN: Torts and Insurance in Danish Law. In Dahl, Børge – Melchior, Torben - Tamm, Ditlev: *Danish Law in a European Perspective*. 2nd edition. Copenhagen, 2002, Thomson Publishers, 202-284. p.

NOUSSIA, KYRIAKI: *Reinsurance Arbitrations*. Springer, 2013, Berlin.

NOUSSIA, KYRIAKI: *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts. A Comparative Approach*. Berling – Heidelberg, 2007, Springer.

NOVOTNI ZOLTÁN: *A biztosítási szerződések joga*. Budapest, 1993, ELTE Jogi Továbbképző Intézet.

NOVOTNI ZOLTÁN: *A felelősségbiztosítási jogviszony alapkérdései a magyar jogban*. 1981. [Kanditátusi értekezés]

NOVOTNI ZOLTÁN: *Népgazdasági igények és a biztosítás jogi szabályozása*. Budapest, 1983, MTA Társadalomkutatás.

NYAMPONG, YAW OTU MANKATA: *Insuring the Air Transport Industry Against Aviation War And Terrorism Risks and Allied Perils. Issues and Options in a Post-September 11, 2001 Environment*. Berlin, 2013, Springer.

ODEKE, ADEMUKI: *Insurance of CIF and related contracts under INCOTERMS, Anglo-American and other common law jurisdictions.* European Insurance Law Review, 2016. No. 3. 20-34. p.

OMAR, ESSAM: Types of Marine Cargo Insurance. Conference on Trade and Development: Types UNCTAD/INS/20 GE.78-70213. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctadinsd20_en.pdf (2015. szeptember 20).

OSZTRÓVSZKY JÓZSEF*: Elemi kárbiztosítás Magyarországon*. Az 1858. évi kiadás szövegét gondozta és az utószót írta: Ruszoly József. Szeged, 1999, József Attila Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Kar.

OWEN, DOUGLAS: *Marine Insurance Notes and Clauses*. London, 1882. S. Low, Marston, Searle & Rivington.

PAP DÁVID: *Hiteltörvények*. 4. kiadás. Budapest, 1907, Grill.

PAPP ENDRE: *A spedíció joga és gyakorlata*. Budapest, 1992, Griff Kontó.

PAPP TEKLA: Komplex szerződések és a biztosítási kontraktus. *Biztosítás és Kockázat*, 2018. 1. sz. 6-13. p.

PARDAVI LÁSZLÓ: *Vámjog*. Győr, Széchenyi István Egyetem, 2008. http://www.sze.hu/~pardavi/VAMjog2008.doc [kézirat]

PARKER, CHAUNCEY G.: The Nature of a Policy of Insurance with Regard to its Assignability. *Harvard Law Review*, Vol. 1. (1888) No 8., 388-398. p.

PARKS, ALEX L.: Marine Insurance: Proximate Clause. *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vo. 10. (1978-1979) 519-521. p.

PATAKY TIBOR CSABA: *A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás továbbfejlesztésének lehetőségei*. Budapest, 2017, Pázmány Péter Katolikus Egyetem Jog- és Államtudományi Kar Jog- és Államtudományi Doktori Iskola. [Doktori értekezés]

PAVLIHA, MARKO: *Overview of Marine Insurance Law*. International Maritime Organization (IMO) International Maritime Law Institute. Malta, 7th – 10th January 2013. http://www.dpps-mlas.si/wp-content/uploads/2012/12/Overview-of-Marine-Insurance-Law-Prof.-dr.-Marko-Pavliha.doc (2017. január 31.)

PEEL, EDWIN: *Treitel The Law of Contract*.12th edition. London, 2007, Thomson Sweet & Maxwell.

PERNESZ GYULA szerk.: Győr 1847-50-ben, ahogyan egy lokálpatrióta látta : szemelvények Ecker János kéziratos napójából. [BAY FERENC ford.]

PETROVÁCZ BÓDOG szerk.: Árufuvarozás. Budapest, 1981, Központi Szállítási Tanács Titkárságának Kiadványa.

PHILLIPS, WILLARD: *Threatise on the Law of Insurance*. 5th edition. New York, 1867, Hurd an Houghon.

PLENDER, RICHARD – WILDERSPIN, MICHAEL: *The European Private International Law of Obligation*. London, 2009, Sweet & Maxwell.

POKOL BÉLA: A joghoz jutás esélyei. *Jogelméleti Szemle*, 2002. 2. sz. http://jesz.ajk.elte.hu/pokol10.html (2013. november 12).

POKOL BÉLA: *Jogszociológiai vizsgálódások*. Budapest, 2003, Rejtjel Kiadó.

PREBEN LYNGSØ: *Danish Insurance Law*. Deventer, 1992, Kluwer.

PRIBULA LÁSZLÓ: Automatikus kötelemszüntetés és a reaktiválás a biztosítási szerződésekben. *Gazdaság és Jog.* 2011. 5. sz. 18-19. p.

THE PRUDENTIAL INSURANCE COMPANY OF AMERICA: *The Documentary History of Insurance 1000 B.C. – 1875 A. D.* Newark, New Jersey, 1915, Prudential Press.

PRUGBERGER TAMÁS: A kiszolgáltatottabb fél védelmének kérdése az új magyar Polgári Törvénykönyv Koncepciójának kötelmi jogi részében. *Polgári Jogi Kodifikáció*, 2002. 3. sz. 36-41. p.

PRÜSSMANN, H., RABE, D.: *Beck´sche Kurz-Kommentare*. Vol. 9b. *Seehandelsrecht*. München, 1992, C.H. Beck´sche Verlagsbuchhandlung.

PSZÁF: A *Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyeletének konzultációs anyaga a direkt kárrendezés esetleges magyarországi bevezetéséről, 2013. szeptember 16*. http://www.mnb.hu/letoltes/szakkonz-direkt-karrendezes-130916.pdf (2014. április 25.).

QUERESHI, A. H. - ZIEGLER, A. R.: *International Economic Law*, London, 2007, Sweet & Maxwell.

RÁCZ JÁNOS*: Külkereskedelmi szállítmányozási útmutató*. Budapest, 1987, Kopint-Datorg.

RADETZKI, MARCUS - RADETZKI, MARAN – JUTH, NIKLAS: *Genes and Insurance: Ethical, Legal and Economic Issues*. Cambridge, 2003, Cambrigde University Press.

RAMBERG, JAN: Freight Forwarders. In Faber, Diana ed.: *Multimodal Transport. Avoiding Legal problems*. London, 1997, LLP, 19-29. p.

RAYNES, HAROLD E.: *A History of British Insurance*. 2nd Edition. London, 1964, Pitman.

REMÉ, THOMAS. M: *Das Versicherungsrecht bleibt Kaufmannsrecht*. https://www.seerecht.de/wp-content/uploads/dvis-vortrag-20070626-das-seeversicherungsrecht-bleibt-kaufmannsrecht.pdf (2016. február 25.).

RIPOLL, JOSÉ: UNCTAD and Insurance. 8 Journal of World Trade. 1974. Issue 1. 75-106. p.

ROBERTS, HARRY: *Riley on Business Interruption Insurance*. London, 2011, Sweet & Maxwell, 9th Edition.

RODGER, ALAN: The Codification of Commercial Law in Victorian Britain. *The law quarterly review*. Vol. 109 (1992) 570-590. p.

ROGAN, PETER: The new London Market Principal´s Slip. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. Informa, 2006, London, 131-160. p.

ROKAS, I., Unfair insurance terms and civil penalties. In Bárd Károly ed.: *VII. AIDA Budapest Insurance Colloquium*. Budapest, 2002, Hungarian Lawyer's Association, 84-91. p.

RÓSA FERENC: *A magyar biztosítási törvény. magyarázata*, Budapest, 1902, Wodianer F. és Fiai.

ROSE, F. D.: Aversion and Minimisation of Loss. In Thomas, Rhidian ed: *The Modern Law of Marine Insurance*. London, 1996, LLP, 215-250. p.

ROSE, F. D.: Failure to Sue and Labour, *Journal of Business Law*, 1990. May, 190-192. p.

ROSE, F. D.: *Marine Insurance: Law and Practice*.: New York, 2004, Informa.

ROYALE ASSOCIATION BELGE DES ASSUREURS MARITIMES: *Cargo Insunrace Policy pf Antwerp* https://abambvt.be/en/casco-4/66-cargo-insurance-policy-of-antwerp-dd-20042004/file.html (2015. január 10.)

RÖPLING, GERHARD: *Die Struktur der englischen Seeversicherung und ihr Einfluß auf die Zahlungsbilanz Broßbritanniens*. Berling, 1960, Duncker & Humblot.

SÁNDOR ISTVÁN: *A magyar fogyasztóvédelmi jog*. Budapest, 2003, Unió Lap- és Könyvkiadó.

SÁNDOR TAMÁS, VÉKÁS LAJOS: *Nemzetközi adásvétel: A Bécsi Egyezmény kommentárja*. Budapest, 2005, HVG-ORAC.

SASSOON, D. M.: Application of FOB and CIF Sales in Common Law Countries. *European Transport Law*. Vol. 16. (1981) 50-59. p.

SASSOON, D. M.: The origin of FOB and CIF Terms and the Factors Influencing Their Choice. *Journal of Business Law*. 1967. No. 1. 32-37. p.

SCHACK BÉLA (szerk.): *Révai kereskedelmi, pénzügyi és ipari lexikon : a modern üzleti élet enciklopédiája*. 3. kötet. Budapest, Révai Irodalmi Intézet, 1929-1931.

SCHLEIF, ELMAR: Die Seeversicherung in der VVG-Reform. *Transportrecht*, 2009. No 1. 18-24. p.

SCHOENBAUM, THOMAS J.: Warranties in the Law of Marine Insurance: Some Suggestions for Reform of English and American Law. *Tulane Maritime Law Journal*. 1999. No. 2. 267-315. p.

SCHWARTZ, GARY. T.: The Ethics and Eonomics of Liability Insurance? Cornell Law Review 1990, Issue 2., 313-365. p.

SCHWENZER, INGEBORG - FOUNTOULAKIS, CHRISTIANA eds.: *International Sales Law*. London, 2007, Routledge-Cavendish.

SEAGLE, WILLIAM: *Weltgeschichte des Rechts*. München, 1958, Berling: C. H. Beck´sche Verlagsbuchhandlung.

SEALY, L. - Hooley, R.: *Commercial Law Text, Cases and Materials.* London, 2005, Sweet & Maxwell.

SELVIG, ERLING: The Hamburg Rules, the Hague Rules and Marine Insurance Practice. *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 12 (1981) No. 3. 299-326. p.

SHAVELL, STEVEN: On Liability and Insurance. *Bell Journal of Economics*, 1982. No. 1, 120-132. p.

SHAWCROSS, CHRISTOPHER N. – LEE, MICHAEL: *Motor Insurance*. 2nd Edition. London, 1949, Butterworth & Co.

SIPOS DÓRA: A fuvarjog néhány aktuális kérdéséről, az 1999. évi Montreali Egyezmény fényben. *Romániai Magyar Jogtudományi Közlöny*, 2003. 1. sz. 57-59. p.

SMULDERS, BEN - GLAZENER, PAUL: Harmonization in the Field of Insurance Law through the Introduction fo Comnunity Rules of Conflict. *Common Market Law Review*, 1992. Issue 4. 775-797. p.

SÓLYOM LÁSZLÓ: *A polgári jogi felelősség hanyatlása*. Budapest, 1975, Akadémiai Kiadó.

SÓLYOM LÁSZLÓ: A súlyos gondatlanság a biztosítási szerződésekben. *Állam- és Jogtudomány*. 1972. 2. sz. 255-330. p.

SÓLYOM LÁSZLÓ: Biztosítás és egyéb technikák a környezeti károk fedezésére I. *Biztosítási Szemle*, 1979. évf. 10. sz.

SOMOGYINÉ HEGYI ANNA szerk.: *A külkereskedelem technikája és szervezése*. Budapest, 1989, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.

SOYER, BARIS: Classification of terms in marine insurance contracts in the context of contemporary developments. London. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: the law in transition*, 2006, Informa, 107-130. p.

SOYER, BARIS: *Warranties in Marine Insurance*. London, 2001, Cavendish.

SPIER, JAAP: Long Tail (Liability) Risks and Claims Made Policies. *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, vol. 23. No.87. (April 1998) 152-168. p. https://link.springer.com/content/pdf/10.1057/gpp.1998.11.pdf (2019. május 26.).

SPUFFORD, PETER. *Hatalom és haszon. Kereskedők a középkori Európában.* Budapest, 2007, Scolar.

STARING, GRAYDON S.: Harmonization of Warrantied and Condition: Study and Proposal. *Comité Maritime International Yearbook 2003*. http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2003.pdf 522-533. p. (2017. október 5.)

STEFFENS, T.: Review of German Private Insurance Law. In. Wendler, Michael - Tremml, Bernd - Buecker, Bernard John eds.: *Key Aspects of German Business Law*. Berlin, 2008, Springer, 201-216. p.

STEWART, RICHARD E.: *Arbitration and Insurance Without the Common Law*. ARIAS U.S:, 2004. http://www.stewarteconomics.com/Arbitration%20and%20Insurance.pdf (2017. április 3.).

STIASSNY JÓZSEF: *Jogi és gazdasági kézikönyv*. Budapest, 1935, Székely Nyomda és Könyvkiadó Vállalat.

STURLEY, MICHAEL F.: General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules. In DENIZ, MELTEM - DÜNER-ÖZBEK eds.: *The United Natios Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the ´Rotterdam Rules´*. Berlin, 2011, Springer, 2011. 63-86. p.

SUCHETT-KAYE, CHARLES: Value Added Tax (VAT). In Hogart, Robert ed.: *Insurance Law for the Construction Industry*. Oxford, 2008, Oxford University Press.

SUPPLE, BARRY: *The Royal Exchange Assurance. A History of British Insurance.* Cambridge, 1970, Cambridge University Press.

SWANSON, TIMOTHY - MASON, ROBIN: Long Tail Risks and Endogenous Liabilities: Regulating Looting. *The Geneva Papers on Risk and Insurance*, vol. 23. No. 87, (April 1998), 182-195. p. https://link.springer.com/content/pdf/10.1057%2Fgpp.1998.14.pdf (2019. május 27.)

SWISS RE: *Swiss Re Corporate Solutions and Airbus Aerial team to offer flood prevention modeling service.* https://corporatesolutions.swissre.com/insights/news/swiss-re-corporate-solutions-and-airbus-aerial-team-to-offer-flood-prevention-modeling-service.html (2019. május 29.).

SZABÓ MARCEL: A környezeti biztosítás, a környezeti kár megelőzésének szolgálatában. Az alapvető jogok biztosa és a Magyar Biztosítók Szövetséges konferencia-kiadványa. Budapest, Magyar Biztosítók Szövetséges, Alapvető Jogok Biztosának Hivatala, 2013.

SZABÓ MÁTÉ: *Az alapvető jogok biztosának jelentése az AJB-3514/2012. sz. ügyben.* http://www.ajbh.hu/documents/10180/108908/201203514.rtf/2b3c7e2e-0a0f-4c98-88eb-a0564b486707?version=1.0&inheritRedirect=true (2017. december 2.)

SZALAY GYULA: *A fizikai elosztás joga rendszerbe foglalásának lehetőségei és korlátai*. Győr, 1994. [Kandidátusi értekezés]

SZALAY GYULA: *A fuvarjog alapjai*. Győr, 2002, Universitas-Győr.

SZALAY GYULA: *Nemzetközi szállítmányozás*. Győr, 2003, Universitas-Győr.

SZALMA JÓZSEF: *Okozatosság és polgári jogi felelősség*. Miskolc, 2000, Miskolci Egyetem és a Novotni Alapítvány a Magánjog Fejlesztéséért.

SZCZEPANIK ROLAND et al.: *Árufuvarozási ismeretek a közúti fuvarozási vállalkozások számára*. 4. kötet. Budapest, 1995, VOLÁN Humán Szolgáltatások.

SZEGEDI ANDRÁS: *Evaluating the Liability of Road Carriers in Hungarian Law with Respect to International Tendencies*. Barcelona, 2017, Association for European Transport, 1-9. p. https://aetransport.org/public/downloads/x11iR/5437-59b6ab8b487df.doc (2018. november 15.)

SZEMÉLYI KÁLMÁN: Vétkességi fokozatok értékelése a római jogban. In Martonyi János (szerk.) *Az Erdélyi Múzeum-Egyesület Jog-, Közgazdaság- és Társadalomtudományi Szakosztályának Értekezései. A szakosztály 1942. május 12-i ülésén elhangzott előadások*. Kolozsvár, 1943, Erdélyi Múzeum Egyesület.

SZENDE PÁL: *Az utolsó évtized uj élő jogszabályai. Törvények, rendeletek és felsőbírósági határozatok. Köz- büntető-, magán-, hitel- és perjog*. Budapest, 1927, Grill.

SZENTE LAJOS: Kereskedelmi joggyakorlatunk 1914-ben. *Kereskedelmi Jog*, 1915. 5-6. szám. 67-78. p.

SZLADITS KÁROLY: *A magyar magánjog*. 3. kötet. Budapest, 1941, Grill Kiadó.

TAKÁTS PÉTER. Ptk-Javaslat-közvetítők-alkuszok. *Biztosítási Szemle*, 2007. 8. sz. 25-40. p.

TAKÁTS PÉTER: A biztosítási szerződések. In Wellmann György (szerk.) *Az új Ptk. magyarázata*. Budapest, 2013, HVG-ORAC, V/VI. kötet.

TAKÁTS PÉTER: *A szabványszerződések,* Budapest, 1987, Akadémiai Kiadó.

TAMÁS GÁBOR: *A biztosításügy története Magyarországon – a kezdetektől 1857-ig*. Solymár, 2013, Sangrey Biztosításkutató.

TAMM, DITLEV: *Roman Law and European Legal History*. Copenhagen, 1998, Djøf Publishing.

TARR, ANTHONY A. – TARR, JULIE-ANNE: *The Insured´s Non-Disclosure In The Formation Of Insurance Contracts: A Comparative Perspective.* International and Comparative Law Quarterly, Volume 50. Issue 3. July 2001, 577-612. p.

TATTAY LEVENTE: Culpa in contrahendo a magánnjogi szerződésekben és az elektronikus kereskedelemben. In Tattay Levente, Pogácsás Anett, Molnár Sarolta szerk.: *Pro Vita et*

Scientia. Ünnepi kötet Jobbágyi Gábor 65. születésnapja alkalmából. Budapest, 2012, Szent István Társulat, 301-324. p.

TETLEY, WILLIAM: *International Maritime and Admiralty Law*. Québec, 2002, Yvon Blais.

TETLEY, WILLIAM: Maritime Law as a Mixed Legal Systerm. *Tulane Maritime Law Journal*. 1999. No. 2. 317-350. p.

THOMAS, RHIDIAN: Held Covered Clauses in Marine Insurance. In Thomas, Rhidian.: *The Modern Law of Marine Insurance*. Vol. 2. London, 2002. 1-141. p. LLP.

THOMAS, P. J.: Insurance in Roman Law : Martialis Epigrammaton III 52. *South African Law Journal*. 2009. Issue 2. 264-273. p.

THOMAS, RHIDIAN: Insurable Interest - Accelerating the Liberal Spirit. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, Informa, 2006, 15-48. pp.

TŐKEY BALÁZS: *Az egészségbiztosítási szerződés*. Budapest, 2015, ELTE Eötvös Kiadó.

A Triesti Általános Biztosító Társaság és a biztosítási intézmény 100 éves története Magyarországon : *1831 -1931*. Budapest, 1932, Atheaneum. [előszó: Lugos János]

TULLOCH, ANDREW.: Utmost good faith. In *Comité Maritime International Yearbook 2003*, 534-539. p. http://www.comitemaritime.org/uploads/yearbooks/ybk_2003.pdf (2016. november 1.).

TUNC, ANDRÉ ed.: *International Encyclopedia of Comparative Law*, Vol. IX: Torts. Tübingen, 1983, Mohr.

TUNC, ANDRÉ: Introduction. In Zweigert, K. et al.: *International Encyclopedia of Comparative Law*. Vol. 15. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 1978.

TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *A biztosítási érdek subjektiv (alanyi) jellege. Különös tekintettel a jelzálogos hitelező védelmére a biztosítással kapcsolatban*. Budapest, 1931, Grill.

TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *A biztosítási szerződés szabályozásának alapvető szempontjai az újabb külföldi törvényhozásokban*. Szeged, 1928, Szegedi Városi Nyomda és Könyvkiadó.

TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *A felelősségbiztosítás : szavatossági biztosítás*. Budapest, 1923, Kilián F., 1923.

TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *Biztosítási jog és bizonyítási módszer*. Budapest, 1940, Magyar Tudományos Akadémia Jogtudományi Bizottsága.

TÚRY SÁNDOR KORNÉL: *Biztosítási jogunk reformjának alapelvei – tekintettel az új törvénytervezetekre*. Budapest, 1930, Biztosítási és Közgazdasági Lapok Kiadása. [Különlenyomat a „Biztosítási és Közgazdasági Lapok" 1930. évi XXXVI. évfolyamából]

TWIGG-FLESNER, CHRISTIAN ed.: *The Cambridge Companion to European Union Private Law*. Cambridge, 2010, Cambridge University Press.

UJVÁRINÉ ANTAL EDIT: A biztosítási szerződési jog sajátosságai és változásai Novotni Zoltán szellemi hagyatékának tükrében. In Juhász Ágnes szerk.: *In Memoriam Novotni Zoltán*. Miskolc, 2003, Novotni Alapítvány a Magánjog Fejlesztéséért, 235-268. p.

ULPH, JANET – TUGENDHAT, MICHAEL: *Commercial Fraud. Civil Liability, Human Rights and Money Laundering*. Oxford, 2006, Oxford University Press.

UNCITRAL (UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW): *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, December 11, 2008.)* http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html [the "Rotterdam Rules"]

UNCTAD: *Proceedings of the United National Conference on Trade and Development. Third Session Santiago de Chile, 13 April to 21 May 1972*. Vol. III. Financing and Invisibles. United Nations, 1973, New York.

UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TADE LAW: *Report by Working Group III (Transport Law), 20th session (15-25 Oct. 2007) A/CN.9/642*.

UNITED NATIONAS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT: *Comparative examples of existing castastrophe insurance schemes*. New York, 1995, UNCTAD/SDD/INS/11.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT: *Legal and documentary aspects of the marine insurance contract*. TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1. New York, 1982, United Nations.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT: *Marine Insurance. Legal and documentary aspects of Latin Amercian marine insurance legal régimes*. TD/B/C.4/ISL/51 Geneva, 1980. UNCTAD Trade and Development Board Committeee on Shippping Working Group on International Shipping Legislation.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT: *UNCTAD Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance*, New York, 1989, United Nations.

UNITED NATIONS: *Proceeedings of the United Nations Conference on Trade and Development*. 1964 Vol I. Final Act and Report. New York, 1964, United Nations.

VADNAI BÉLA: *A magyar biztosítási intézmény szakirodalma (könyvészete)*. Budapest, 1936, [s. n.].

VADNAI BÉLA: *Verespataktól Lőcséig. (A magyar biztosítás története a XIX. századig)* Budapest, 1942, Országos Közművelődési Tanács.

VAN BOOM, WILLIAM H.: Insurance Law and Economics: an empirical perspective. Faure, Michael – Stephen, Frank eds.: *Essays in the Law and Economics of Regulation – in Honour of Anthony Ogus*. Antwerp, 2008, Intersentia, 253-276. p.

VAN DER ZIEL, GERTJAN: Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review* 2009., Issue 4. 981-995. p.

VAN NIEKERK, J. P.: Fragments from the History of Insurance Law. *South African Mercantile Law Journal*, 2001. Issue 1. 102-120. p.

VANCE, WILLIAM REYNOLDS: The History of the Development of the Warranty in Insurance Law. In *Yale Law Journal*. 1911. No. 7. 523-534. p.

VANCE, WILLIAM REYNOLDS: *Handbook of the Law of Insurance*. St. Paul, Minnesota, 1904, West Publishing Co.

VÉKÁS LAJOS: *Az új Polgári Törvénykönyv elméleti előkérdései*. Budapest, 2001, HVG-ORAC, 2001.

VÉKÁS LAJOS: A szerződési szabadság alkotmányos korláta. *Jogtudományi Közlöny.* 1999. 2. 53-60. p.

VÉKÁS LAJOS: Az új Polgári Törvénykönyv elméleti előkérdései. *Magyar Jog*. 2001. 12. 764-768. p.

VÉKÁS LAJOS: Expertenvorlage eines neuen Zivilgesetzbuches für Ungarn. *Zeitschrift für Europäisches Privatrecht*. 2009. 3. 536-563. p.

VÉKÁS LAJOS: Indító tézisek a polgári jog átfogó reformjához. In Barzó Tímea szerk.: *Polgári jogi kodifikáció és jogharmonizáció*. Miskolc, 1999, Novotni Kiadó.

VÉKÁS LAJOS: *Parerga. Dolgozatok az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez*. Budapest, 2008, HVG-ORAC.

VERMES ATTILA: A biztosítási jog fogyasztóvédelmi aspektusa. In Svéhlik Csaba szerk.: *II. Kheops Tudományos Konferencia előadáskötet*. Mór, 2007, KHEOPS Automobil-Kutató Intézet, 205-214. p.

VERMES ATTILA: Egyoldalú (klaudikáló) kógencia a biztosítási jogban. In Mankovits Tamás – Molnár Sándor Károly – Németh Sarolta szerk.: *Tavaszi Szél konferenciakiadvány 2007*. Budapest, 2007, Doktoranduszok Országos Szövetsége, 557-581. p.

VERMES ATTILA: Fejezetek a kereskedelmi jog történetéből. In VERESS EMŐD szerk.: *Kolosváry Bálint Emlékkötet*. Kolozsvár, 2015, Erdélyi Református Egyházkerület, 367-375. p.

VERMES ATTILA: *Legal Correlation between Transport Insurance Premiums and FinTech Revolution*. Dublin, 2018, 1-13. p. https://aetransport.org/en-gb/past-etc-papers/search-all-etc-conference-papers?abstractId=5980&state=b (2019. február 21.).

VERMES ATTILA: *Relationship between Transport Law and Insurance Law*. Barcelona, 2017, Association for European Transport, 1-11. p. https://aetransport.org/public/downloads/T7P4N/5363-59d331c193b41.docx (2017. november 15.).

VERMES ATTILA: Tengeri és légi felelősségbiztosítás. *Külgazdaság Jogi Melléklete*. LXX. 11-12., 151-171. p.

VERMES ATTILA: Transport Insurance in the Principles of European Insurance Contract Law (PEICL). In SANZ, FERNANDO MARTÍNEZ – PETIT LAVALL, MARIA VICTORIA eds.: *Estudios Sobre Derecho y Economía del Transport: Reforma y Liberlización*. Madrid, 2009, Editorial Tecnos, 819-832. p.

VILLÁNYI LÁSZLÓ: A kötelem alanyai. In Szladits Károly: *A magyar magánjog*. Harmadik kötet. Kötelmi jog általános része. Budapest, 1941, Grill.

VON LIEBIG, EUGEN FREIHERR: *Die Transportversicherung*. Berlin, 1914, Guttentag Verlagsbuchhadlung.

VON ZIEGLER, ALEXANDER: The utmost good faith in marine insurance law on the continent. In Huybrechts, M. A. et al. eds.: *Marine Insurance at the Turn of the Millennium*. Antwerp, 2000, Intersentia. Vol. 2. 21-30. p

VÖRÖS IMRE: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Budapest, 2004, Krim Bt.

WÁBERER HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ ZRT.: *Szállítmánybiztosítás.* Budapest, 2018, Wáberer. https://www.wabererbiztosito.hu/docs/szallitmany_feltetelcsomag_20180701.pdf (2018. január 20.)

WAGNER, GERHARD: Tort Liability and Insurance: Comparative Report and Final Conclusions. In Wagner, Gerhard ed.: *Tort Law and Liability Insurance*. Wien – New York, 2005, Springer, 307-352. p.

WALTHER, J.: Transport Law and Forwarder Law. In Wendler, Michael - Tremml, Bernd - Buecker, Bernard John eds.: *Key Aspects of German Business Law*. Berlin, 2008, Springer, 2008, 217-237. p.

WALTON, CHRISTOPHER – COOPER, ROGER – WOOD, SIMON E.: *Charlesworth & Percy on Negligence*. 10th edition. London, 2001, Sweet & Maxwell.

WANSINK, J. HAN: A New Code on the Contract of Insurance in the Netherlands: In TILBERG, HUGO et al.: *Essays on Tort, Insurance, Law and Society in Honour of Bill W. Dufwa*. Vol 2. Stockholm, 2006, Jure Förlag, 1221-1235. p.

WEBER, CHRISTOPH: *Insurance Linked Scurities*.Wiesbaden, 2011, Gabler.

WEBER-REY, DANIELA: Harmonisation of European Insurance Contract Law. In Vogenauer, Stefan – Weatherill, Stephen eds.: *The Harmonisation of European Contract Lac. Implications for European Private Laws, Business and Legal Practice*. Portland, 2006, Hart Publishing, 207-224. p.

WELLMANN GYÖRGY: A biztosítási szerződés létrejötte és hatálya, avagy megilleti-e a biztosítót az ajánlat visszautasításának a joga a káresemény bekövetkeztét követően? *Gazdaság és Jog*, 1997. 3. sz. 18-20. p.

WERRO, FRANZ: Comparative Studies in private law. In Bussani, Mauro – Mattei, Ugo eds.: *The Cambridge Companion to Comparative Law*. Cambridge, 2012, Cambridge University Press, 117-144. p.

WHITE, R.: The Human Factor in Unseaworthiness Claims. *Lloyd´s Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1995. Issue 2. 221-229 p.

WIER, T. Complex Liabilities. In Tunc, André. ed.: *International Encyclopedia of Comparative Law. XI. Torts*. Vol. 2. Tübingen, 1983, J.C.B. Mohr (Paul Siebeck).

WILHELMSEN, TRINE-LISE: Issues of Marine Insuance Duty of Disclosure, Duty of Good Faith, Alteration of Risk and Warranties. In Wihelmsen, Trine-Lise ed.: *SIMLPY Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2001*. Oslo, 2001, Universitet i Oslo, 41-169. p.

WILHELMSEN, Trine-Lise: The Duty of Disclosure, Duty of Good Gaith, Alteration of Risk and Warranties. In *Comité Maritime International Yearbook 2000*, 332-411. p., http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+2000.pdf (2016. március 16.).

WILHELMSEN, TRINE-LISE: The Marine Insurance System in Civil Law Countries. *MarIus*. 1998. No. 242, 1-15. p.

WILSON, JOHN F.: *Carriage of Goods by Sea*. 6th Edition. London, 2008, Pearson Longman.

WITTASEK, ERNST: *Die charakteristischen Grundlagen der Seeversicherung, die Art der Erhebung bis zur Praeienermittlung*. Wien, 1955. Hochschule für Welthandel. [Dissertation]

WÖHRN, R.: *Die Verantwortlichkeit des Beförderers/Operators im internationalen kombinierten Transport für Schäden durch verspätete Auslieferung der Güter.* Hamburg, 1980, Verlag Commercium.

WRIGTH, L. CHARLES - FAYLE, C. ERNEST: *A History of Lloyd´s from the Founding of Lloyd´s Coffee House to the Present Day*. London, 1928, Macmillan and Company.

YOUNG, WILLIAM K.: Cargo Carriers´ Liability and the Effect of Shippers´ Insurance. *Insurance Law Journal*, 1952 No. 358. 727. p.

ZAVODNYIK JÓZSEF: A biztosítási szerződés. In Osztovits András szerk.: *A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. tv. és a kapcsolódó jogszbabályok nagykommentárja*. Budapest, 2014, Opten.

ZAVODNYIK JÓZSEF: *A biztosítókról és a biztosítási tevékenységről szóló 2003. évi LX. törvény magyarázata. 1-2. kötet*. Budapest, 2006, Magyar Hivatalos Közlönykiadó.

ZAVODNYIK JÓZSEF: *A jogvédelmi biztosítás szabályozásához*. Budapest, 1996, Állami Biztosításfelügyelet.

ZAVOS, CHRIS: The International Hull Clauses. In Thomas, Rhidian ed.: *Marine Insurance: The Law in Transition*. London, 2006, Informa, 161-166. p.

ZEHETBAUER, MARIA: Zur Frage des Ersatzes der Entsorgungskosten von Transportgütern durch die Kfz-Haftpflichversicherung. (OGH, 24.9.2008 - 7 Ob 197/08 h) *Transportrecht*, 2009. Nr. 1. 46-48. p.

ZIMOLO, ARMANDO: *Normative and Management Characterisctiscs of Motor Third Party Insurance in the World. AIDA XIII. World Congress*. Paris, 2010, AIDA Motor Insurance Working Group.

ZOLTÁN ÖDÖN: A fogyasztóvédelemről és gyakorlatáról. *Magyar jog*, 48. évf. 2001. 11. sz. 659-665. p.

Függelék

F.1. Kálnoki Bedő Sándor parlamenti hozzászólása az önálló biztosítási törvény tárgyában

szállott területekkel, amelyek minket még a közös magánjog révén ezekkel összekötnek.

Én tehát semmiféle szálat nem lazítanék, amely az elszakított területeket hozzánk fűzi, és nem lazítanám a jog egységét sem, amely abban jelentkezik, hogy nekünk sincsen önállóan megkodifikált magánjogi kódexünk, hanem a régi szokásjoggal dolgozunk, amelyet éppúgy alkalmaznak ma is Felső-Magyarországon, mint a Romániához csatolt terület egy részén és a Délvidéken, szóval egy egységes magyar magánjoggal operálhatunk. Én ezt az egységet nem bontanám meg, s bármennyire nagymértékben él is lelkemben a törekvés és az óhaj, hogy végre Magyarország is önálló magánjogi kódexszel bírjon, ennek a kódexnek a megesinálásával egyelőre nem sietnék.

Ugyanígy nem kellene sietnünk a sajtóreformmal sem. Őszintén megmondom, hogy a magyar közélet ma annyi izgató anyaggal van telítve, s gazdasági és egyéb szempontok is annyira tépdesik a magyar társadalom egységét, hogy egy sajtójogi reformot nem hoznék a parlament elé. Mi az ankéteken jelen voltunk, s mindenki elmondta a maga véleményét. Ezeken az ankéteken, amint láttuk, a reform ellenzői a sajtójogi felelősséget szándékosan összezavarták a sajtószabadság kérdésével, és mihelyt sajtójogi felelősségről beszéltünk, mindjárt a sajtószabadság megsértéséről kiáltoztak. De magának a sajtójogi felelősségnek kérdésében sem vagyunk egységesek, mert vannak erről az oldalról is és a másik oldalról is, akik nem hajlandók feladni a fokozatos felelősség elvi szempontjait, s vannak, akik egyenesen követelik, hogy a fokozatos felelősség félretételével a közönséges büntetőjogi felelősség alapján építtessék fel a sajtóreform. Szóval elegendő gyujtóanyag van ebben a kérdésben, amelynek a társadalomba való bedobása nem kívánatos, s inkább kívánatos, hogy ez a kérdés érlelődjék tovább, mert hiszen a sajtószabadság elvét érinteni nem szabad, az közkincs, de viszont a sajtójogi felelősség is közkincs. Írjon szabadon mindenki, de feleljen is azután a büntetőjog általános elvei szerint. Én ezt a kérdést előkészítendőnek és érlelendőnek tartom, de magával a reformmal nem sietnék éppen azokból a szempontokból, amelyeket bátor voltam kiemelni.

T. Ház! Röviden egypár megjegyzést akarok tenni a szövetkezeti jog, a biztosítási jog, a kartelljog, a csődjog kérdésére és a kamattörvényre vonatkozólag.

A biztosítási jog szerény megítélésem szerint nem a kereskedelmi törvénybe való, azt egy külön kódexnek kell magában foglalnia. Miután biztosítási jogunk azon reform után, amelyet az országgyűlés emelt törvényerőre, sem elégíti ki azokat az általános szempontokat, amelyeket a biztosítási joggal szemben egész Európában táplálnak, s miután egész Európában egységes tendencia észlelhető egy egységes biztosítási kódex megalkotására, ennélfogva nézetem szerint nagyon bölcsen és okosan foglalkozik az igazságügyminiszter úr azzal a gondolattal. Nézetem szerint azonban ebben a kérdésben be kell várnunk a nyugateurópai kodifikációk eredményét, mert ez olyan kérdés, amelyet az egész világon, vagy legalább is Európára nézve egységesen kell megoldani.

A szövetkezeti jog kodifikációjának tervét is melegen üdvözlöm. Nem azért, — ne méltóztassanak félreérteni — mintha híve volnék az államilag dédelgetett szövetkezeteknek, hanem azért, mert kisemberek szociális érdekeinek felkarolásáról van szó. S a kisembereknek ezt a szociális felkarolását a kereskedelem legális érdekeinek megsértése nélkül is meg lehet csinálni és a nélkül, hogy ezek a szövetkezetek olyan Prügelknabe-k legyenek, amelyekre minden társadalmi érdekeltség mint dédelgetett kegyencekre mutasson reá. (**Erdélyi Aladár:** Csak szövetség és nem szövetkezet!) Úgy látszik, t. képviselőtársam ezt a kérdést jobban ismeri, s a minősítés is jobban illik t. képviselőtársamhoz. *(Zaj.)*

A kartellek kérdése nehéz kérdés, egész Európának, sőt mondhatni, az egész világnak nagy problémája. Mert egyet nem lehet elvitatni. *(Zaj.)* Bocsánatot kérek, igen t. képviselőtársaim, ne méltóztassanak itt egy tárgyilagos bírálattól azt várni, hogy rögtön az ellentétes felfogások kiegyenlítésének módjaira reámutasson. Felfogásom és megítélésem szerint amilyen nagy szerepe van a kartellnek a termelés racionalizálásának szempontjából és nem egyes érdekek védelmének szempontjából, éppen olyan irtózatos károkat csinálhat a kartell, ha visszaél ezzel az erejével, ezzel a hivatottságával és egy kizsákmányoló szövetkezetté válik. Az én felfogásom szerint — nem tudom, az igazságügyminiszter úrnak mi a felfogása, de hiszen lesz időnk még azzal foglalkozni — nem szabad megtűrni azt, hogy dugott kartellek létezzenek. A kartell jöjjön ki a platzra, tegye oda a maga szabályait, s az államkormányzat legyen ott, és amely pillanatban a kartell letér hivatásának egyedüli helyes útiáról, amely a termelés racionalizálását foglalja magában, abban a pillanatban a kormányzatnak legyen meg az eszköze, hogy a kartellt visszatérítse arra a területre, amelyre való.

A csődjog tekintetében rövid megjegyzésem van. Bocsánatot kérek, egy rövid meghosszabbítást kell kérnem.

Elnök: Nincs helye meghosszabbításnak.

Kálnoki Bedő Sándor: Akkor kénytelen vagyok félretenni mondanivalóimat. De két dologra rövid megjegyzést mégis tennem kell, mert becsületbeli tartozásom van itt a részvényjog tekintetében. A magyar közgazdasági élet nagy exponensei a Felsőházban ellene voltak a reformnak, és a határozati javaslatot, amelyet annakidején a Képviselőház elfogadott, egyszerűen levétették a napirendről. Sajnálattal állapítom meg, hogy a közgazdasági életnek ezek az általam is nagyon tisztelt nagy tényezői adósak maradtak egy indokolással, azzal, hogy miért nem időszerű ma a részvényjog reformja. (**Zsitvay Tibor igazságügyminiszter:** Én nem maradtam adós nekik!)

Hálásan és elismeréssel állapítom meg, hogy a miniszter úr nem maradt adós, de ők adósak maradtak ebben a tekintetben. Az egyetlen, amit e tekintetben elénk tudnak adni, az a bizonyos páni félelem, hogy azt a Jheringféle szellemet látják a mi megmozdulásunkban is, amely az 1870-iki németországi bukás után meghozott új kereskedelemi törvény megalkotásakor megnyilvánult. Ne méltóztassék ettől félni. Ebben a Képviselőházban és ebben az államkormányzatban mindig megvolt és meglesz az a bölcseség, hogy bizonyos indulatok, hangulatok által nem fogja magát befolyásoltatni.

Én és azok, akik a részvényjog reformját sürgettük, megindokoltuk felfogásunkat. Ez a kérdés már el van döntve a szükségesség szempontjából, ebben a tekintetben disputálni nem lehet. Ha azonban kiváncsiak még bővebb indokolásra, bátor leszek itten az igazságügyminiszter úrnak egy számot felhozni.

F.2. A m. kir. minisztérium 1943. évi 4.520. M. E. számú rendelete az államkincstár biztosítási tevékenységéről

A m. kir. minisztérium az 1923 : VIII. tc. 2. §-ában, továbbá az 1931:XXVI. tc. 4. §-ában foglalt és legutóbb az

1866 416. 4.520/1943. M. E. sz.

1942:XI. tc. 1. §-ával meghosszabbított felhatalmazás alapján a következőket rendeli:

1. §. Amennyiben a külfölről az országba vagy az országból a külföldre irányuló szállítmányok biztosítása és a szállítmánybiztosítással kapcsolatos egyéb biztosítások a biztosító vállalatok körében bármely oknál fogva nehézségekbe ütköznének, a kincstár a kockázat elvállalásában közreműködhetik, szükség esetében a szállítmánybiztosítási és ezzel kapcsolatos egyéb biztosítási faj művelését teljesen átveheti.

Az első bekezdés rendelkezéseit más biztosítási üzletág vagy biztosítási faj tekintetében is alkalmazni lehet, ha az illető biztosítási üzletág vagy faj keretébe tartozó kockázatoknak a biztosító magánvállalatok körében való elhelyezése bármely oknál fogva nehézségekbe ütköznék.

2. §. Amennyiben az 1. § rendelkezései értelmében a biztosítási kockázat elvállalásában a kincstár közreműködik, vagy egyes biztosítási üzletágak vagy biztosítási fajok művelését a kincstár veszi át, a biztosító vállalatok a kincstár biztosítási tevékenységének mellőzésével biztosítási ügyleteket nem köthetnek, illetőleg a kincstár által művelt biztosítási üzletág vagy biztosítási faj körébe eső biztosítási ügyletekkel nem foglalkozhatnak. E tilalmat megszegő vállalat ellen a 196/1923. M. E. számú rendelet (Rt. 1923. 5. o.) 26. §-ában foglalt rendelkezések nyernek alkalmazást.

3. §. A kincstár biztosítási kockázatvállalása, illetőleg egyes biztosítási ágaknak vagy fajoknak a kincstár által való művelése végett szükséges intézkedéseket és az e végből esetleg szükséges rendeleti szabályokat a pénzügyminiszter az igazságügyminiszterrel együtt állapítja meg.

Jóváhagyatnak a pénzügyminiszternek azok a rendelkezései, amelyeket ebben a vonatkozásban a jelen rendelet hatálybalépése előtt tett.

4. §. A jelen rendelet kihirdetésének napján (1943. okt. 2.) lép hatályba.

Budapesten, 1943. évi szeptember hó 30-án.

Kállay Miklós s. k.
m. kir. miniszterelnök.

F.3. Biztosítási jelentés a Pesti Hirlap 1943. évi 268. számában

(850) (1)

Biztosítási jelentés.

Alulirt ezennel nyilvánítja, hogy e' folyó évi majus 29kén, 4510 pozs. mérő különféle gabnával megterhelt „Pannonia" nevű hajója, melly a' Triesti közbiztosító intézetnél, Pollák Lőrincz óbecséni ügyvivő közbejárása által biztositva volt, szerencsétlenül elmerült —, miután tulajdonos a' főügyvivőség előtt Kunewalder testvérek uraknál magát kellőleg igazolá: hogy a' fenemlitett hajó elmerülésének, vagy pedig a' megmentett gabna eladásával történhetett ravaszságnak nem részese, — a' biztositva volt egész teher kimutatásakor azt azonnal egészen, minden legkisebb lerovás nélkül kifizette; a' mit is az emlitett biztositási intézet becsületére köszönve nyilvánit. Pesten, julius 19kén 1843.

Fischer Lázár
tiszaföldvári kereskedő.

Hogy Fischer József, tiszaföldvári kereskedő jelen adatot előttem elösmerve saját kezével aláirta légyen, ezennel valósitom, Pesten, julius 19. 1843.

Benkóczy József,
sz. kir. Pest városi aljegyző.

F.4. Biztosítási jelentés a Pesti Hirlap 1943. évi 273. számában

(883) (3, 3)

Biztosítási jelentés.

„Victor" czimű hajóm, melly 2520 pozs. mérő buzával volt megterhelve, e' f. évi julius 2dikán, Bajánál, elült. A' teher Juray Antal ügynök úr által Baján, a' cs. kir. triesti közbiztositó-intézetnél biztosittatott, miután az emlitett intézet pesti főügyvivőségénél (Kunewalder testvérek uraknál) megjelentem volna — ugyan az a' teljes károszletet, minden legkisebb levonás nélkül azonnal nekem lefizette. Kötelességemnek érzem ezen emberséges eljárását emlitett intézetnek ezennel köszönve nyilvános tudomássá tenni.

Pesten, julius 22. 1843.

Tischner Péter
Adonyból.

Hogy Tischner Péter, Adonyból, ezen biztositási jelentést saját kezével aláirta, 's az egész öszlet ugyanannak előttem kézbesittetett légyen, ezennel hitelesitem.

Pesten, julius 22. 1843. (P. H.)

Benkózy József s. k.
sz. kir. Pest városa hites aljegyzője.

F.5. A Győri kölcsönös biztositó magán-társaság alapszabályai magyar nyelven (1875)

Kny.C 4.457

A GYŐRI

KÖLCSÖNÖS BIZTOSITÓ MAGÁN-TÁRSASÁG

ALAPSZABÁLYAI.

STATUTEN

der Raaber

gegenseitigen Privat-Versicherungs-Gesellschaft.

GYŐRÖTT,

NYOMATOTT CZÉH SÁNDORNÁL. 1875.

A győri kölcsönös biztositó magán-társaság igazgatóságától.

T. cz. urnak.

Győr, hó 1875.

Ön a győri kölcsönös biztositó magán-társaságnak — melynek alapszabályai a toldalékban feljelelve találtatnak — működésében kötelezőleg részt venni, és a társaság által háromszáz kilenczvenhét ezer ötszáz forintig határozott kármennyiséghez szükség esetében hozzájárulni magát az alapszabályok aláirásával lekötelezvén, ennek következtében a kitüzött kármennyiséghez a társaság alakultával a társasági pénztárba tett

forint befizetés nyomán, önt,

részben lekötelezettnek és hozzájárulónak nyilvánítjuk.

Melynek elismeréséről önnek viszonzó levelét elvárjuk.

elnök.

könyvvivő.

4

1. A társaság „Győri kölcsönös biztositó magán-társaság“ czime alatt ujra egy évre megalakul, czélul tüzve ki, a társasági tagok által hajóban szállitandó mindennemü gabonáknak, — minden egyéb vagyon kizárásával — kölcsönös biztositását és kármentesitését.

2. A társaságnak egyedül csak munkás és gabonával hajón kereskedő egyén lehet tagja.

3. A társaság tagjai kötelezik magukat egymás irányában bekövetkezhető károkért háromszáz kilenczvenhét ezer ötszáz forintig jótállani; ezen összegből azonban kármentesités és befizetés csak kár esetére, és egyedül a kárhoz arányozva történik.

4. A károk megtéritéséhez a társaság tagjai azon arányban kötelesek hozzájárulni, a mily arányban a kármentesitési tőke-összeghez, az alább látható jegyzék szerint, részt vállalni jelentkeztek.

5. Folyó kiadások fedezésére a társasági pénztárba, a társaság megalakultával **2**% befizettetik.

6. Az alapszabályok aláirásával a társaságnak minden tagja kötelezi magát jelen szabályokban foglalt feltételek pontos teljesitésére, és bekövetkezhető kár esété-

ben a netalán szükségelt pénz-összegnek a kármentesitési tőke-összeghezi kötelezettséghez arányozva, s egyedül ezen vállalt kötelezettség erejéig, minden halasztás nélküli befizetésére; ellenkező esetben jogában lesz a társaságnak a helybeli királyi törvényszék, vagy ezt pótló birói hatóság előtt a legrövidebb útoni eljárás mellett azonnal és mindenkor teljes elégtételt szerezni. Hogy pedig az elvállalt kötelezettségek irányában a társasági tagok részéről visszaélések ne történhessenek, a kötelezvények annak biztositására, miszerint a kármentesitési tőke-összeghezi kötelezettségükért egyetemleges felelősséget vállalnak, a nők vagy kereskedőtársak, s ezek nem létében egy társasági tag által szintén aláirandók.

7. A társaságnak Győrben nem lakó tagjai, általuk az alapszabályok eredeti példányának személyes aláirása kellő időben eszközölhető nem lévén, kötelesek az alapszabályokban foglalt mindennemü kötelezettségek elvállalásául helyenkint birósági előttemezéssel ellátott, elismerési kötelezvényt adni, s egyszersmind Győrben lakó meghatalmazottakról gondoskodni, kik helyettük netalán szükségelt befizetés esetére a fizetési kötelezettséget elvállalják.

8. A biztositás a Dunán, Tiszán, Ferencz-csatornán és a Bögén Becskerektől kötelezőleg kiterjesztetik.

9. A biztositási dij az alapszabályok végén feljegyzett árszabás szerint számitásba veendő.

10. A biztositás a társasági tagok által használt mindennemü tulajdon vagy bérelt hajókra, kezdődik a vizek felszabadultával, de február hó 15-ike előtt mi eset-

ben sem, és tart deczember hó 20-ki déli 12 óráig oly formán, hogy azon idő előtt és ezután minden biztositás megszüntettetik; a jég elleni biztositás pedig csak márczius hó 20-ki déli 12 órától deczember hó 1-ső déli 12 óráig fogadtatik el, mely időszakban a társaság tagjai szállitható és biztositható vagyonukat, történjék a szállitás tulajdon vagy bérelt hajókban, a társaságnál biztositni kötelesek; kivévén azon társaságok uszályait, a melyeknél biztositási kényszer létezik. Ha pedig a társaság valamely tagja mindazon hajóknak, melyek a hajóvizsgáló bizottmány által jóknak tartatnak — terhét a társaságnál nem biztositja: minden ily teher nem biztositásáért 100 forint befizetésre büntettetik.

11. A biztositott vagyonnak, ha 1-ső deczember déli 12 óráig jégveszély következtében kirakodtatása szükségeltetnék, a társaság a vagyonnak legközelebb eső helyiségig elszállitási költségeit magára vállalja. Ha 1-ső deczember déli 12 óra után, a terhes hajóvali tovább utazás jégjárás miatt akadályoztatnék, a megállástól számitva még 5 napig — de csakis tűz ellen biztosittatik a teher.

12. A szállitandó értéknek biztositása kezdetét a rakodás kezdetétől veszi és tart a hajónak a kijelelt utolsó biztositási állomásra megérkeztétől számitva még 5 napig, köteleztetik azonban mindenik tag a berakandó értékről előre jelentést tenni; a mennyire pedig a berakandó értéknek mennyisége előre meg nem határoztathatnék, a

hajónak elindulása után minden esetre a már berakottról 24 óra, — az előlegesen be nem jelentett teher felől pedig 12 óra alatt **ajánlott** levél mellett a társaság igazgatóságához, a rakodó helyet, időt, hajó és kormányos nevét magában foglaló tudósitást intézni, **különben az igy tudósitásba nem tett érték biztositottnak nem tekintetik;** — itt megjegyeztetik, hogy ha a rakodás közben szerencsétlenség történnék, és a kármentesitendő gabonának biztositási ára a társaságnál még bejelentve nem volna, szabadságában áll a társaságnak a kárpótlandó értéket a folyó árban kármentesiteni; a kármentesitendőnek ez esetben ár vagy költség fejében semminemü egyéb követelése nem lehet.

13. Ha valaki hajóját, egy biztositási levelében már meghatározott valamely állomás helyett, más közben eső állomáson üritené ki, azt — a biztositási dijnak akénti kiszámithatása végett — szükséges, hogy a megállástól legfeljebb 14 nap alatt megjelentse; mit tenni ha elmulaszt, hajója terhének biztositási dija a már kijelölt állomásig, vagy egy állomásnak határozottan ki nem jelöltsége esetében, Győrig számittatik.

14. A biztositási dijak félévenkint felszámittatnak, s a társasági tagok között oly módon egyenlittetnek ki, hogy a mennyiben egyiknek vagy másiknak biztositási

dijszámlája többet tesz, mintsem a kármentesitési tőkeösszeghezi járulás kulcsa szerint reá jut, a különbözet azoknak javára számittatik, kiknek biztositási dijszámlájuk kevesebbet tészen.

15. A biztositás a Tiszán, Dunán és Ferencz-csatornán úgy az anyahajók, mint azok segéd-hajóira, — a Bögén Becskerektől azonban csak egyedül anyahajókra fogadtatik el. Az ily biztositott terhekben, kitüzött utjok alatt ha viz vagy tüz által kisebb vagy nagyobb kár történnék, — melyet a biztositó tag azonnal előlegesen bejelenteni köteles, — a biztositott vagyon kármentesitéseért jótáll a társaság, kivévén azon esetet, hogy ha a szerencsétlenség a tulajdonos csalárdságából, vagy az alapszabályok meg nem tartásából venné eredetét.

16. Ha a biztositott vagyon háborus események, zendülések, rablások vagy hatósági törvényes, avagy törvényellenies rendelkezések következtében elvétetnék, vagy benne kár okoztatnék, a társaság magát kármentesitésre nem kötelezi. Az esetben pedig, ha netalán hatósági rendelkezés folytán, vagy más akadály következtében a társasági tagok valamelyike által rakott hajó csupán letartóztatnék, a biztositás a letartóztatott hajóban biztositott vagyonra — a szokott rendes felvigyázatnak megtartása mellett — a letartóztatástól 15 napra terjesztetik ki; ide nem értve azon esetet, midőn a társasági tagok közül valaki hajóját Pesten, Gönyőn vagy egyéb helyeken csupán üzleti tekintetből vagy haszonnézetből megállitja és feltartóztatja; mert ily esetben azon helyeken a biztositás a hajónak megállásától számitva, a szo-

kott rendes felügyelet betartása mellett, 5 napnál tovább ki nem terjesztetik; magában értetvén, hogy a biztositásnak ezen szünete csak a hajónak állása alatti időre szoritkozik.

17. Azon esetre, ha valamelyik hajóból a biztositott terhet a viz csekélysége miatt kisebb hajókra kellene elosztani, a biztositott vagyon az ilyen kisebb hajókban is biztositottnak tekintetik, tartozik azonban arról vagy a tulajdonos, vagy a kormányos a társaság igazgatóságát azonnal értesiteni, egyszersmind pedig arra különösen ügyelni, hogy — a mennyire a körülmények engedik — ily alkalommal az elosztás vagyis átrakás mindenkor jó hajókra történjék.

Megjegyzendő, hogy a Bögén kizárólag csak az anyahajó terhére terjesztetik a biztositás.

18. Szerencsétlenség esetében a megmentett száraz és nedves gabona a társaság tulajdonává válik, jogában állván a társaságnak azzal szabadon rendelkezni, és ha czélirányosnak tartja, saját merészletére elszállitani; az esetre azonban, ha a biztositó a megmentett száraz gabonát a hely szinén biztositási áron természetben átvenni kivánná, azt neki a társaság általadni köteles leszen, mindazonáltal tartozik az illető biztositó fél ezen kivánságát a helyszinén azonnal és előbb kijelenteni, mint a megmentett gabona iránt a társaság küldöttei, vagy a társaság nevében működők intézkedést tettek volna, ellenkezőleg ebeli követelése figyelembe nem vétetik. A helyszinéni általvétel és az általvett gabonának elszállitása esetében az átvett gabona ujolag biztositandó.

19. A társaság ügyeiben működő küldötteknek naponként utazási és személyes költségeiken kivül, tiz forint tisztelet-dij fizettetik.

20. Szabadságában áll a társaságnak szerencsétlenség esetében a biztositott vagyont készpénzül kifizetni, vagy ha szükségesnek látja, ugyanazon minőségben, a kitüzött utolsó biztositási állomáson természetben kipótolni; a megmentési költségek azonban mindenkor a társaság terhére számitandók.

Szerencsétlenség esetében az utolsó biztositási állomásig hátralevő utra esendő aránylagos fuvardij a kárösszegből mindenkor leszámittatik, valamint a hajónak a megmentéssel együtt eszközlött felemeléseért, a hajótulajdonos szintén aránylagos költségtéritésre köteleztetik.

KÖNYVTÁR

21. A társaság a szenvedett kárt, ha 4000 forintot nem fölöz, a kárfelvétel után 8 nap alatt, 4000 forinton felül pedig 4 hetek alatt kifizeti; az esetre azonban, hogy ha egy időben több rendü szerencsétlenség és oly nagy kiterjedésben történnék, hogy általa az egész kármentesitési összeg kimerittetnék, a kármentesitési még fent lévő tőkéknek elosztása a kárt szenvedettek között aránylag fog történni.

22. A szerencsétlen hajó kormányosa tartozik a hajó és gabona megmentésére mindent elkövetni és a társaság igazgatóságát, a hajó és gabona tulajdonosát, továbbá a legközelebb állomáson lakó társasági tagot, a szükséges lépések eszközlése végett, a leggyorsabb uton tudósitani; nemkülönben kötelességül tétetik a kormá-

nyosnak a megromlott gabona iránt teendő intézkedéseit közelebbi helységből hivott két hites embernek jelenlétében teljesiteni. Itt megjegyzendő, hogy a kormányosnak hanyagsága a tulajdonost csak azon esetben terheli, ha az ennek megegyezésével történik, vagy általa helyeseltetik.

23. Káreseti tudósitás vételével azonnal intézkedni az igazgató-választmány kötelessége.

24. Kölcsönös bizodalom és egymásnak viszonyos elősegélésén alapulván a társaság, ezen szempontból kiindulva kötelességül teszi egyik tag a másiknak, a társasági akármelyik hajót veszély forgásában minden kitelhető módon segiteni; ugyanazért tartozik az alámenő társasági bármelyik hajó vagy uszály kormányosa a veszélyben forgó hajónak akár szerszámokkal, akár embereivel, sőt a végső veszélyben hajóval is segélyt nyujtani, mely esetben azonban mindenik hajó kormányosa a hajó tulajdonosát idővesztés nélkül a leggyorsabb uton értesiteni köteles. Ha a fentebbieknek elmulasztása a tulajdonos ellenszegüléséből származna, az esetben a tulajdonos a társasági pénztárba fizetendő 200 frtra büntettetik s isméti esetben a 200 frtnak befizetése mellett többé társasági tagul fel nem vétethetik.

Hogy pedig veszély esetében a társasági tagok hajóit a kormányosok már távolról megismerhessék: ismer-

tető jelül a társasági tagok tulajdon hajói fehér zászlóval, melyre a győri biztositó társaság kezdő betüi zölden benyomatva van, ellátandók; a béres hajóknál azonban a biztositás igazolása végett, zászlók helyett köteleztetnek a bérlő társasági tagok a hajó kormányosát rendesen kiállitott szállitó-levéllel ellátni, melynek előmutatására veszély esetében a társasági kormányosok segélyt nyujtani szintén köteleztetnek.

25. A feltartóztatott üres hajó tulajdonosának, késés által okozott költségeire a társaság öt napig naponkénti 100 forintokat fizetni tartozik; mely időn tul, ha a társaság a segitő hajót továbbra is igénybe venné: jogában álland a feltartóztatott üres hajó tulajdonosának, hajója terhének elszállitását követelni a társaságtól; magától értetvén, hogy: a társaság mindaddig rendelkezhetik a lefoglalt segitő hajóval, mig az e helyett fogadott használatban leend.

26. Kötelességül tétetik minden társasági tagnak, a hajókon lévő cselédségre ügyelni, ha netalán őket utközben valami rendetlenségben találná, meginteni; kik ezen intést kötelesek lesznek ugy fogadni, mintha az a hajó tulajdonosától származott volna.

27. Tartozik minden társasági tag hajóit jó karban tartani, azt rendes, hajózásra elegendő számu emberekkel és jó szerszámokkal ellátni.

28. Bérelt hajók és uszályok társasági két tagnak, vagy társasági két kormányosnak, és csak ezek jelen nem létében más két szakértő egyénnek irásbeli jóváhagyása után és a jóváhagyási bizonyitványnak a biztositási bejelentéskor a társaság igazgatóságához beküldése mellett, biztositásba elfogadhatók.

Az ily hajók és uszályok, ha Győrött a hajóvizsgáló bizottmány által vizsgáltatnak meg, a vizsgálat azokra ezek bizonyitványában kijelölt ideig érvényes.

29. A társasági tagok hajóit egy küldöttség, az első alkalommal s év folyama alatt szükséghez képest megvizsgálja, és ha javitásuk szükségesnek találtatnék, annak teljesitését a társaság igazgató-választmánya a tulajdonosnak kötelességévé teszi; mely rendeletnek, ha a tulajdonos nem engedelmeskedik, a biztositást azon hajókra a társaság el nem fogadja; ezentul tartozik az illető hajótulajdonos a megrendelt kijavitásnak nemteljesitése és máshol biztositás esetében, a társasági pénztárba első megintésre büntetésül 100 frtot, második megintésre 200 frtot fizetni; a kijavitás, ha ennek ellenére sem eszközöltetik vagy egyenest megtagadtatik, a társaság intézkedik, hogy jövőre az illető tulajdonos társasági tagul el ne fogadtassék; ezen vizsgálat befejezése után azonban a hajók többé kérdés alá nem jöhetnek. A nem győri lakos tagok pedig hajóikban eszközölhető vizsgálat végett hajóiknak Győrré érkezte és ürülése alkalmával, magukat a társaság könyvvivőjénél jelenteni kötelesek.

A megrendelt kijavitásnak teljesitését tartoznak az illető tulajdonosok, a társaság egy tagjának vagy társasági két kormányosnak bizonyitványával igazolni, s az igazoló okiratot a társaság irodájába azonnal beküldeni.

Feljebb vizsgálatnak, a kinevezett bizottmány vizsgálatára hely nem adatik.

Vidéken felhivottak által eszközlendő vizsgálathoz két szakértő vizsgáló okvetlen megkivántatik; **egy vizsgáló nem elegendő.**

30. Ha valamelyik tag nemtársasági taggal rakodván, az egész terhet a társaságnál kivánná biztositani, azt, mint szintén ha hajóját nemtársasági tagnak bérbeadná, az abba rakott terhet, azon társasági tag neve alatt biztositja a társaság.

31. Ha valamelyik tagnak a társaság ellen követelése, vagy más panasza volna, e fölött mindenekelőtt a társaság igazgató-választmánya, s ennek határozatával meg nem elégedés esetében a közgyülés intézkedik; ha pedig az illető tag ugy a közgyülés, mint az igazgató-választmány határozataival meg nem elégedését jelenti, ily módon ki nem egyenlitett panaszok feletti intézkedés választott birák által történik. A választott biró-

ságnak érdemes és szakértő egyénekből kell állni; a társaság részéről a választmány két választott birót, az illető panaszos szintén kettőt kijelöl, ezek pedig egy ötödiket, kire nézve ha önmaguk a választott birák meg nem egyeznének, kinevezés végett a helybeli királyi törvényszék vagy ezt pótló birói hatóság lészen felkérendő, kik helyben Győrött a legrövidebb idő alatt, minden törvénykezési és peres rendtartások mellőzésével az ügyet befejezni köteleztetnek.

A választott birák szavazattöbbség szerint határoznak, határozataival mindkét fél, minden további felebbvitel kizárásával, megelégedni tartozik.

Az esetben, hogy ha a választmány vagy közgyülésnek határozata, az illető panaszos tagnak követelésére nézve, a választott biróság által helyben hagyatik, vagy ha a követelés még alábbszállittatik, a választott birósági költségeket az illető tag lészen köteles viselni.

32. A szerfeletti rakodás és ebből eredhető veszély elháritása tekintetéből, ezennel megállapittatik, hogy járó nélküli hajóknál az oldalból 10 hüvelyk fának, — tölgyfa-hajóknál a járón felül 2 hüvelyknyi viznél feljebb rakodástól szabadon kell maradni, s általában a hajóknak sem kis-elejét, sem kis-farát megrakni nem szabad.

Azon hajóknál, melyeknek járói nincsenek, a mélyesztési irány a vizsgálat alkalmával szegezésekkel kijelölendő.

33. A társaságnál biztositott vagyont máshol is biz-

tositani a társaság tagjainak meg nem engedtetik; — ki máshol is biztosit, annak a társaság szerencsétlenség esetében kárpótlást nem fizet, söt a két helyen biztositó még a biztositási dijat is befizetni köteles.

34. A társaság tagjai köteleztetnek a hajózási utasitásokat szintén szigoruan megtartani, és cselédeik által is megtartatni.

35. A társasági tagok és ezeknek kormányosaik vagy megbizottjaik által, ügyeikben a társaság igazgatóságához intézett leveleik kivülről, biztos kézhezjuthatás tekintetéből következőleg czimezendők: **„A győri kölcsönös biztositó magán - társaság igazgatóságának — Győrben.“**

36. A társaság egy évre alakul, mely idő alatt valamint a társaságból senkinek kilépni nem lehet, ugy a társaságba is uj tagok fel nem vétetnek; minélfogva a társaság mindenik tagja kötelezi magát és örököseit, hogy időközbeni halálozása esetében örökösei a kármentesitési tőke-összeghezi kötelezettségének biztositására, ezen kötelezettség erejéig terjedő összeget, a tömegből fenhagyni vagy más módon biztositani kötelesek.

37. A társaság semminemü más vállalatokba nem ereszkedik, — ehez képest kölcsönök felvételére sincs feljogositva.

38. Az alakulási egy évnek elteltével a társaságnak fenmaradott értéke a tagok között, a kármentesitési tőke-összeghez való járulási kötelezettség aránya szerint felosztandó.

39. A társaság igazgatósága áll egy elnök-, igazgató-, pénztárnok- és 12 választmányi tagból.

40. Az elnök, igazgató, pénztárnok, választmányi tagok és könyvvivő, a közgyülésben megjelent tagok által titkos szavazattal választatnak; a szolga az elnök által fogadtatik fel.

41. A hajók vizsgálatára a társaságból 3 tag kineveztetik, kik az igazgató felhivására a hajók vizsgálatát teljesiteni mindenkor kötelesek. A vizsgálat a kinevezett hajóvizsgálók közül kettőnek okvetlenül szükséges együttlétében és közremunkálásával teljesitendő.

Vizsgálati bizonyitványokat egyes utakra, vagy fél évre, sőt egész évre is kiállitani a bizottmány feljogosittatik.

42. A kinevezett hajóvizsgálók által Győrött eszközlött vizsgálatért, minden hajótól hat forint dij azonnal, — a vidéken eszközlött vizsgálatokért pedig a vizsgálók részére négy forint, félévenként, a társaság pénztárából kifizetendő.

43. A társaság nyáron és télen a hajózás szünetével egy rendes közgyülést tart, melyre az elnök minden tagot 8 nappal előbb különös jegyekkel meghiv; azontul jogában áll az elnöknek kár és szükség esetében időközben is rendkivüli közgyülésre a társasági tagokat összehivni.

44. Az elnök azontul, hogy a közgyülésekben elnököl, a társaság minden ügyei felett felügyelési joggal bir; ugyanazért a társaság hivatalnokai neki mindenről felelni kötelesek. Az elnök képviseli egyszersmind minden külviszonyokban a társaságot.

45. A közgyülési tanácskozások főtárgyai:

a) Az elnök jelentése a működés és kezeltetés felett.

b) A választmány által előterjesztettek iránti határozás.

c) A tagoknak a választmány által meg nem állapított követelései iránti intézkedés.

d) A számadások véghelyeslése.

e) Inditványok a biztositás, és egyáltalában a társaság érdekébeni intézkedések.

f) A társulat fennállása iránti határozás.

g) Alakulás esetében az alapszabályok módositása.

h) Az izazgatóság megválasztása.

46. Köz- és választmányi ülésekben mindenkor a viszonyos (relativ) többség határoz: kétes esetekben tartozik az elnök a kérdés alatti tárgyat szavazat alá bocsátani; ha a szavazatok egyenlők, szavazata döntő.

Közgyülésekben a megjelent tagok határoznak; — határozathozatalra legalább 12 társasági tag által 150 részletnek képviselése szükségeltetik.

47. Közgyülésekbeni szavazat a társasági tagoknak a 2-ik pontban megállapitott kármentesitési tőke-összeghezi járulás aránya szerint számittatik.

48. A tagok szavazati jogaikat másra is, azonban

csak társasági tagra, ruházhatják át; ez azonban csak egy tagnak megbizását viselheti. Felhatalmazás bebizonyitásául a felhatalmazónak saját irott elismerése elégséges.

49. Az igazgató a közgyülésileg megerősitett választmány elnöke, s ha az elnök hivatalában gátoltatik, ennek helyét is pótolja.

50. Választmányi ülésre a társaság hivatalnokai, és a választmányi tagok, vagy ezeknek távollétében a honn lévő társasági tagok, a választmányi elnök által nyomatott jegyekkel meghivandók; hogy a választmányi ülésben érvényes határozat hozattathassék, hat választmányi tag jelenléte mindenesetre szükséges.

51. A választmány köréhez tartozik:

a) A számadások időszakonkénti vizsgálata.

b) Káresetben a kárfelvétel iránt, — vagy a mikor szükséges a társaság érdekében — azonnali intézkedés.

c) A felvett kárra nézve a károsodottali számolás, és a kárnak kifizetése iránti rendelkezés.

d) A számolásba vett és kifizetni határozott kárnak a tagokra leendő kivetése.

e) Költségek utalása azon megjegyzéssel, hogy 100 forintig terjedő kiadásokat utalni önmagának a választmányi elnöknek is szabadságában áll.

f) Jutalom-kiosztásoknál 200 forintig szabad rendelkezhetési jog.

52. A pénztárnok egyedül biztosságot nyujtó közbizodalmu egyén lehet; kifizetések a társasági pénztárból egyedül az elnök vagy az igazgató utalványozása mellett tehetők.

53. A könyvvivő a társaságnak levelező, pénztári, számadási és biztositási minden jegyzőkönyveit vezeti; tartozik a társaság könyveibe mindent pontosan bevezetni, a számadásokat elkésziteni, az irodát az egész hajózás ideje alatt naponkint délelőtt 8-tól 12 óráig és délután 2-től 6 óráig nyitva tartani, ott jelen lenni, a jelentéseket és leveleket érkezésök szerint feljelelni, s ha netalán oly jelentés vagy levél érkeznék, mely választmányi ülés tartását szükségli, a választmányi elnököt gyülés tartása végett azonnal értesiteni.

54. A társasági szolga a társaság igazgatóságának és hivatalnokainak rendelkezésére fogadtatván fel, azokban mindenkor pontosan eljárni köteles.

38

Árszabás az 1875. évre.

Tarif für das Jahr 1875.

Moldva és Győr között a Dunán.
Zwischen Moldau und Raab auf der Donau.

Ó-Moldvától	Győrig	63
Uj-Palánkától	„	61
Kubintól	„	58
Szeló- v. Páncsovától	„	55
Banovczetól	„	53
Szlankamentól	„	51
Kovil v. Beschkától	„	50
Uj-Vidéktől	„	48
Palánkától	„	44
Novoszellótól	„	43
Vukovártól	„	42
Dráva-Toroktól, vagy Gombostól	„	38
Apatintól	„	37
Batinától	„	35
Mohácstól	„	31
Bajától	„	28
Tolnától	„	25
Pakstól	„	22
Duna-Földvártól	„	19
Duna-Pentelétől	„	17
Adonytól	„	15
Pesttől	„	11
Vácztól	„	9
Esztergomtól	„	7
Komáromtól	„	3
Gönyőtől	„	1

100 forinttól krajczár.

Tisza-Ujlak és Győr között a Tiszán és Dunán.

Zwischen Tißa-Ujlak und Raab auf der Theiß und Donau.

Tisza-Ujlaktól	körül	Győrig	116
Váritól		„	114
Tárkánytól		„	107
Lövőtől		„	103
Tokajtól		„	99
Polgártól		„	96
Csegétől		„	94
Tisza-Füredtől		„	92
Tisza-Tárkánytól		„	89
Szolnoktól		„	82
Csongrád- vagy Szentestől		„	72
Mindszenttől		„	70
Vásárhelytől		„	67
Szegedtől		„	63
Kanizsától		„	61
Csóka-, Zenta-, Szanád-, Tisza-Szent-Miklós- vagy Pádétól		„	59
Ada-, Moholy-, Bocsár- v. Keréktótól		„	58
Petrovo-Szellótól		„	57
Török-Becsétől		„	56
Tisza-Földvár- vagy Csurogtól		„	55
Babátától		„	54
Gusztus- vagy Titeltől		„	51

100 forinttól kraj czár.

Tisza-Ujlak és Győr között a Tisza, Ferenczcsatorna és Dunán.

Zwischen Tißa-Ujlak und Raab auf der Theiß, Franzens-Canal und Donau.

Tisza-Ujlaktól,	a csatornán	keresztül	Győrig	99	
Váritól	„	„	„	97	
Tárkánytól	„	„	„	90	
Lövőtől	„	„	„	86	
Tokajtól	„	„	„	82	
Polgártól	„	„	„	79	
Csegétől	„	„	„	77	
Tisza-Füredtől	„	„	„	75	
Tisza-Tárkánytól	„	„	„	72	100 forinttól krajczár.
Szolnoktól	„	„	„	65	
Csongrád- v. Szentestől	„	„	„	55	
Mindszenttől	„	„	„	53	
Vásárhelytől	„	„	„	50	
Szegedtől	„	„	„	46	
Kanizsától	„	„	„	44	
Csóka-, Zenta-, Szanád-, Tisza-Szent-Miklós- v. Pádétól	„	„	„	42	
Ada-, Moholy-, Bocsár- v. Keréktótól	„	„	„	41	
Petrovo-Szellótól	„	„	„	40	
Török-Becse-, Csurog- v. Tisza-Földvártól	„	„	„	39	
Turia-, Szt.-Tamás- v. Verbásztól	„	„	„	38	
Kula-, Cservenka- vagy Szivácztól	„	„	„	37	
Sztapár- v. Zombortól	„	„	„	36	
Bezdántól	„	„	„	35	

Becskerek és Győr között a Bőgén és Dunán.

Zwischen Becskerek und Raab auf der Bega und Donau.

Nagy-Becskerektől	Győrig	67 kr.
Écskától	„	61 „
Perlasztól	„	53 „

Észrevétel:

A hajónak a Tiszán felutazásában szintén a fentebbi dij számittatik:

A Dunán lefelé szállitandó hajóknál, a biztositási dijhoz 25% számittatik.

Vas-uszályoknál a biztositási dijból 10% leszámittatik.

Lovakkal vontatott hajóknál a fentebbi dunai dijakhoz 23% számittatik.

Minden előforduló esetekben ez alapszabályok magyar eredeti szövege irányadó.

Anmerkung:

Bei der Reise des Schiffes auf der Theiß stromaufwärts werden gleichfalls obige Prämien berechnet:

Bei Schiffen, welche auf der Donau stromabwärts fahren, werden zu den Versicherungs-Prämien 25% zugeschlagen.

Bei Eisen-Schleppe werden von der Versicherungs-Prämie 10% in Abrechnung gebracht.

Bei Ladungen, welche durch Pferde gezogen werden, sind zu den obigen Donau-Prämien 32% zuzuschlagen.

In allen vorkommenden Fällen ist der ungarische Original-Text der Statuten maßgebend.

A kármentesitési tőke-összeghez a társasági tagok következőleg járulnak:

Die Mitglieder der Gesellschaft leisten zum Schadenersatz-Capital folgenden Beitrag:

Áman Jakab és társai	40/795 részben.
Balogh Károly	12/... „
Bischof Károly	12/... „
Cziráky Ferencz	15/... „
Dombovits testvérek	10/... „
Dungyerszky Lázár	50 ... „
Falk János és Sándor	4/... „
Fernbach Antal	60/... „
Fischer Károly	40/... „
Fodor István	3/... „
Fuchs testvérek	15/... „
Győri gőzhajózási társaság	30/... „
Györkös József	2/... „
Horváth István és társa	6/... „
Keller József és társai	12/... „
Keppich Illés	30/... „
Keppich Lipót	10/... „
König A. M.	30/... „
Lelbach Ádám	40/... „
Mayer Károly	10/... „
Mayer Mihály	15/... „
Mayer Nándor	15/... „

Ney Ignácz és társai	22/795	„
Peregi Mihály ifj.	10/...	„
Pfannl Károly	25/...	„
Rabl József	20/...	„
Rajki Ferencz	2/...	„
Reichenfeld testvérek	20/...	„
Reick testvérek	20/...	„
Reisz testvérek	25/...	„
Schleicher Ferencz	8/...	„
Schleicher Lőrincz	10/...	„
Schreiber D. és fiai	15/...	„
Simon Pál	16/...	„
Stern testvérek	23/...	„
Tóth Ferencz	6/...	„
Tóth Sándor	6/...	„
Vázsonyi Lajos és fiai	40/...	„
Weindl Mór	24/...	„
Winter Henrik	12/...	„
Zechmeister József és fia	30/...	„

44

Hogy az általunk közös akarattal elfogadott fentebbi alapszabályoknak magunkat mindenekben alája vetvén, azoknak pontról-pontra leendő szigoru megtartására magunkat kötelezzük, ezennel saját aláirásunkkal elismerjük: kötelezzük egyszersmind magunkat és örököseinket, a mikor kivántatni fog, az alapszabályokban megállapitott tőke-összeghez kötelezőleg bejelentett és fentebb társaságokkint fel is jegyzett részvállalatainknak, akár részletenkint, akár egészben azonnali befizetésére, szabadságot adván a társaságnak, hogy mikor szükségesnek látja ezen kötelezettségünk erejéig akárminemü értékünkből magát biztosithassa, sőt nemfizetés esetében a helybeli királyi törvényszék vagy ezt pótló birói hatóság előtt a legrövidebb utoni szóbeli eljárás mellett — részünkről mindennemü perorvoslatokról előre és általában lemondván — magát javainkból szabad választással tökéletesen kielégithesse.

Kelt Győrben,

XI. Rövidítések jegyzéke

A.R. = All Risks (összkockázatú)

ÁB = Állami Biztosító

ADS = Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen (Általános Német Tengeri Biztosítási Feltételek

ADSp = Allgemeinen Deutsche Spediteurbedingungen (Általános Német Szállítmányozási Feltételek)

AICG = Aviation Insurance Clauses Group (Légbiztosítási Záradékokkal Foglalkozó Csoport)

AIDA = Association Internationale de Droit des Assurances (Nemzetközi Biztosítási Jogi Szövetség)

ARIAS = AIDA Reinsurance and Insurance Arbitration Society (AIDA Viszontbiztosítási és Biztosítási Választottbíróság)

B2B = business to business (vállalkozások egymás közötti jogviszonya)

BIOSZ = Biztosító Intézetek Országos Szövetsége

Bit. (első) = 1995. évi XCVI. tv. a biztosítóintézetekről és a biztosítási tevékenységről

Bit. (régi) = 2003. évi LX. tv. a biztosítókról és a biztosítási tevékenységről

Bit = 2014. évi LXXXVIII. tv. a biztosítási tevékenységről

Cefor = Sjøassurandørernes Centralforening (Tengeri Biztosítók Központ Uniója)

CFR = Common Frame of Reference (Európai szerződési jog közös vonatkoztatási kerete)

CIF = Cost, Insurance and Freight (költség, biztosítás és fuvardíj)

CIP = Carriage and Insurance Paid (fuvarozás és biztosítás fizetve)

CISG = United Nations Conventions on Contracts for the International Sale of Goods (Az Egyesült Nemzetek Egyezmény az Áruk Nemzetközi Adásvételi Szerződéseiről, Bécs, 1980. év április hó 11., „Bécsi Vételi Egyezmény”)

CMI = Comité Maritime International (Nemzetközi Tengerészeti Bizottság)

CMR = Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (Egyezmény a Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről, Genf, 1956. május 19.)

CTL = constructive total loss (konstruktív totálkár)

DIC = difference in conditions (lokális kötvények a feltételekben különbözhetnek a globális keretkötvénytől)

DIL = difference in limit (lokális kötvények a fedezeti limitekben különbözhetnek a globális keretkötvénytől)

DTV = Deutscher Transport-Versicherungsverband (Német Szállítmánybiztosítók Szövetsége)

EBSZJA = Európai Biztosítási Szerződési Jog Alapelvei (angol PEICL)

ED = edition (kiadás)

FBL vagy FIATA Multimodal B/L = FIATA Multimodal Bill of Lading (FIATA Multimodális Fuvarokmány)

FC&S = Free of Capture and Seizure (elfogástól és lefoglalástól mentes)

FCA = Full Conditions of Antwerp (Teljes Anwerpeni Feltételek)

FD&D = Freight Demurrage and Defence Association (Fuvardíj, Fekbér és Védelmi Szövetség)

FFO = fixed and floating objects (rögzített, vagy egyéb úszó objektumok)

FIATA = Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (Szállítmányozó Szövetségek Nemzetközi Föderációja)

FOS = Financial Ombudsman Service (Pénzügyi Ombudsman Szolgálat)

FOSFAA = Federation of Oils, Seeds & Fats Association (Olajmag-forgalmazók Nemzetközi Szövetsége

FPA = Free from Particular Average (részkároktól mentes fedezet)

GA = Guarantee (garancialevél)

GAFTA = Grain and Feed Association (Gabona- és Takarmánykereskedők Nemzetközi Szövetsége

GDV = Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (Német Biztosítási Szövetség)

HGB = Handelsgesetzbuch (Kereskedelmi Törvénykönyv)

IACS = International Association of Classification Societies (Minősítő Intézetek Nemzetközi Szövetsége)

ICAO = International Civil Aviation Organization (Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet)

ICC (szervezet) = International Chamber of Commerce (Nemzetközi Kereskedelmi Kamara)

ICC (klauzula) = International Cargo Institute Clauses (Nemzetközi Intézményes Szállítmánybiztosítási Záradékok

IHC = International Hull Clauses (Nemzetközi Hajótest-biztosítási Záradékok)

ILU = Institute of London Underwriters (Londoni Biztosítók Intézete)

IMF = International Monetary Fund (Nemzetközi Valutaalap)

IMO = International Maritime Organization (Nemzetközi Tengerészeti Szervezet)

INCOTERMS = International Commercial Terms (Nemzetközi Kereskedelmi Feltételek)

IoT = Internet of Things (a dolgok internete)

IRU = International Road Union (Nemzetközi Közúti Fuvarozók Egyesülete)

ISM Kódex = International Safety Management Code (A hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzat)

ISPS = International Ship and Port Facility Code (Hajók és kikötői létesítmények nemzetközi biztonsági szabályzata

ISTA = International Safe Transit Association (Nemzetközi Biztonsági Szállítási Szövetség)

ITCH = Institute Time Clauses Hull (Intézményes Időre Szóló Hajóbiztosítási Záradékok)

IUA = International Underwriting Association of London (Londoni Biztosítók Nemzetközi szervezete)

J = judge (bíró)

JCC = Joing Cargo Committee (Közös Árukár Bizottság)

JTCC = Joint Technical Clauses Committee (Közös Technikai Záradékok Bizottsága)

KGFB = kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (közúti közlekedési ágazat)

Kt. = Kereskedelmi Törvény

LIRMA = London International Insurance and Reinsurance Market (nem szállítmánybiztosítással foglalkozó Londoni Biztosítók és Viszontbiztosítók Érdekvédelmi Szövetsége)

LJ = Lord Justice (fellebbviteli bírósági bíró)

LMA = Lloyd´s Market Association (Lloyd´s Biztosítók Piaci Szövetsége)

MABISZ = Magyar Biztosítók Szövetsége

MAR = marine (tengeri kötvény)

MAT = Marine, Aviation, Transport (tengeri, légi és szállítmány)

MÁSZF = Magyar Általános Szállítmányozási Feltételek

MIA = Marine Insurance Act (Tengeri Biztosítási Törvény)

MNB = Magyar Nemzeti Bank

MSZLSZSZ = Magyar Szállítmányozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége

Mtj. = 1928. évi magánjogi törvényjavaslat

MTO = multimodal transport operator (multimodális fővállalkozó)

MTOM = maximum takeoff mass (fuvareszköz légialkalmassági bizonyítványában meghatározott maximális felszállótömeg)

NAIC = National Association, of Insurance Commissioners (Biztosításfelügyeletek Országos Szövetsége)

P&I Clubs = Protection and Indemnity Clubs (Védelmi és Kártalanítási Klubok)

P.P.I. Clause = policy proof of interest („Becsületbeli kötvény”, Biztosítotti nyilatkozat a biztosítási érdek fennállásáról záradék)

PEICL = Principles of European Insurance Contract Law (magyarul EBSZJA)

PSZÁF = Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete

PWR = Post War Risk (háború utáni károk fedezete)

RDC = Running Down Clause (Alap-felelősségbiztosítási Klauzula)

régi Ptk. = 1959. évi IV. tv. a Polgári Törvénykönyvről

S.G. = ship and goods (hajó és áru)

SDR = Special Drawing Right (különleges lehívási jog)

SWIFT = Society for Worldwide Inter Bank Financial Telekommunications (Nemzetközi Bankközi Pénzügyi Telekommunikációs Társaság)

TBA = to be arranged (a biztosítási díjban később állapodnak meg)

TPND = Theft, Pilferage, Non-Delivery (lopás, dézsmálás, kiszolgáltatás elmaradása)

TT Club = Through Transport Mutual Insurance Association (Through Transport Kölcsönös Biztostó Szövetség)

UCP 600 = ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credit (Nemzetközi Kereskedelmi Kamara Okmányos Meghitelezésre Vonatkozó Egységes Szabályok és Szokványok)

új Ptk. = 2013. évi V. tv. a Polgári Törvénykönyvről

UNCITRAL = United Nations Commission on International Trade Law (Egyesült Nemzetek Szövetséges Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottsága)

UNCTAD = United Nations Conference on Trade and Development (Egyesült Nemzetek Szövetsége Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciája)

UNIDROIT = L'Institut international pour l'unification du droit privé (Nemzetközi Intézet a Magánjog Egységesítéséért)

VVG = Versicherungsvertragsgesetz (Biztosítási szerződési törvény)

WPA = With Particular Average (részkárokra is kiterjedő fedezet)

S