

**Vermes Attila**  
**Polgári Jogi Tanszék**  
**Konzulens: Menyhárd Attila**

## **A nemzetközi közúti áru fuvarozók felelősségbiztosítása**

### **Bevezetés**

A közúti áru fuvarozók felelősségbiztosítása a biztosítási jog és a nemzetközi fuvarjog közös térrénumán elhelyezkedő jogterület, mely sajátos helyet foglal el a nemzetközi szállítmánybiztosítások körében.

Az általában társadalmilag pozitív megítélésű biztosításokon belül a felelősségbiztosítás mindig is sajátos szerepet töltött be, hiszen igen komoly jogpolitikai és erkölcsi aggályok merülnek fel akkor, ha valaki lényegében „megvásárolja” a felelőtlenséget.

A felelősségbiztosítás mellett a jogi felelősség preventív, megelőző és nevelő, represszív funkciója kétségkívül háttérbe szorul a károsult érdekeinek, a reparáció elvének elsődlegességével szemben, azonban a jogi felelősség a visszkéretet (regresszus, regressz jog), a díjvisszatérítés, díjengedmény, díjpótlék, a szerződéses kizárások, valamint a biztosító teljesítési összegének limitálása folytán megmarad.

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.

A modern úthálózat kialakulásával és az egységgrakomány-képzés elterjedésével lehetővé vált a közúti áru fuvarozási alágazat rohamos fejlődése, ahol a kockázati tényezők összességükben a legnagyobb veszélyt jelentik mind az anyagi javakra, mind pedig az emberi életre, egészségre, és testi épségre egyaránt.

A kockázati tényezők közé tartozik többek között a fuvarszközök, valamint a többi közlekedő nagy száma s innen eredően az áruelosztás fizikai részén belül a fizikai távolság áthidalására szolgáló közutak zsúfoltsága, a fuvarszközök és küldemények tömege, mozgási energiája, valamint az egyes speciális küldemények (veszélyes áru, élő állat) sajátos jellemzői.

A fentiekből következik, hogy a közúti áru fuvarozási alágazatnál a legszembetűnőbb az az aránytalanság, mely a felróhatóság csekély foka és az ezzel ok-okozati összefüggésben levő jogellenes kár mértéke között tapasztalható, mellyel összefüggésben tovább nehezíti a fuvarozó helyzetét a fuvarpiacon meglévő erős verseny által kialakított alacsony összegű fuvardíj és a – főleg darubáru-fuvarozásnál – az értékes küldemény kontrasztja.

A fuvarjogban természetesen fokozott felelősségről beszélünk, hiszen a küldemény kikerül a feladó birtokából, ellenőrzési köréből, a küldemény sorsára tényleges ráhatása szinte csak a fuvarozónak van, ugyanakkor az érdekviszonyok gondos mérlegelése során a felelősség alapjának szigorodása szinte mindig együtt jár a kártérítés mértékének korlátozásával.

### **A nemzetközi szállítmánybiztosítás és a nemzetközi közúti felelősségbiztosítás viszonya**

A nemzetközi szállítmánybiztosítás fuvarjogi szempontból minden fuvarozási alágazatot lefedő biztosítási védelmet nyújt, a biztosítási feltételek a világ legtöbb országában a Lloyd's Biztosító szokványjaiból állnak, amely természetesen az angolszász terminológiát és jogi gondolkodást tükrözi az általánosítást kerülő részletező, szinte kazuisztikus szabályozásával, valamint az 1906-os angol tengeri szállítmánybiztosítási törvény (Marine Insurance Act) szabályainak felhívásával.

A nemzetközi közúti áru fuvarozás alapdokumentuma a „Nemzetközi Közúti Áru fuvarozási Szerződésről” szóló, Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény (a továbbiakban Egyezmény), rövidítve CMR, melyet Magyarországon a 1971. évi 3. törvényerejű rendelet hirdetett ki.

A CMR elnevezés a francia név (Convention Relative au Contrat de Transport International des Marchandises par Route) rövidítéséből adódik

A nemzetközi szállítmánybiztosítás nem csak felelősségbiztosítási, hanem vagyonbiztosítási elemeket is tartalmaz, amelynek legfontosabb példája a fuvarszközök biztosítása (gépkocsi, vasúti kocsik esetén CASCO, légi és vízi járművek esetén HULL) – természetesen ezen kockázatokra a CMR-biztosítás hatálya nem terjed ki.

A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga általános jellemzőinek megfelelően igen kevés szabályt találunk a nemzetközi szállítványbiztosítással kapcsolatban egyezményi szinten, ugyanakkor annál több a nemzetközi szokás és szokvány.

A Bécsi Vételi Egyezmény (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 szállítványbiztosítási szerződés megkötése, úgy a vevő követelheti, hogy az eladó minden rendelkezésére álló információt adjon meg számára a szállítványbiztosítási szerződés megkötéséhez

A nemzetközi szállítványbiztosításban 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 „szállítványbiztosítás” elnevezés alkalmazása a magyar jogban dogmatikailag nem tekinthető precíznek, annak ellenére, hogy a gyakorlatban bevett kifejezésről van szó, ugyanis nem követi a fuvarozási szerződés (Ptk. 488. §) és a szállítványozási szerződés (Ptk. 514. §) megkülönböztetést.

A biztosítási jog és a nemzetközi fuvarjog határterületén érdemes szót ejteni arról, hogy az ún. kiállítási biztosítás nem a fuvarszköz kiállításának késedelmére, mint biztosítási eseményre szól, hanem a köznyelvi értelemben megfelelő kiállítások biztosítására vonatkozik.

Hozzá kell tenni, hogy a nemzetközi fuvarjogi gyakorlat és a belföldi kodifikált jogi terminológia több esetben ellentétes, a legjellemzőbb példa erre álláspontra szerint a nemzetközi gyakorlatban alkalmazott „fuvarmegbízás” kifejezés, amely nincs tekintettel arra, hogy a fuvarozási szerződés a vállalkozási és letéti elemeket tartalmaz.

A szállítmánybiztosítás típusain belül talán a legnagyobb jelentőséggel a fuvarozói felelősségbiztosítás bír, melynek sajátos változatát képviseli az ún. CMR-felelősségbiztosítás.

Az Egyezményben egyszerre részesek angolszász és kontinentális jogrendszerű, EU-tag és EU-n kívüli államok egyaránt. Roppant előremutató, hogy a multimodális fuvarozás egyes kérdéseit is rendezi, hiszen a kifejezetten a multimodális fuvarozás szabályozására készített ENSZ Konvenció a ratifikáló államok csekély száma miatt mind a mai napig nem lépett hatályba.

## **A CMR-biztosítás jellemzői**

A CMR-biztosítás lényegében a (fuvarmegbízási) szerződésszegési kockázatok felelősségbiztosítása, mely az ún. szakmai felelősségbiztosítások közé sorolható. A CMR-biztosítás alapján a biztosító megtéríti azokat a károkat, amelyekért a fuvarozó a CMR egyezmény alapján felelős. Ezen szállítmánybiztosítási konstrukció alapvetően nemzetközi szokványokon alapul, a CMR egyezmény közvetlenül igen szűkszavúan tesz róla említést, mindösszesen a szerződéskötési kötelezettség, valamint a kógencia körében szól róla.

A CMR egyezmény a fuvarlevél szükség szerint kötelező elemei közé sorolja a biztosítási szerződést (Egyezmény 6. Cikk 2. e) pont, tehát közvetlenül az egyezményből semmilyen (sem egyoldalú, sem pedig kétoldalú) szerződéskötési kötelezettség nem fakad, pusztán annyit ír elő az egyezmény, hogy amennyiben feladó és a fuvarozó megállapodik a fuvarozó szerződéskötési kötelezettségében, úgy ennek a tényét kötelező a fuvarlevélen feltüntetni.

Az Egyezmény fogalmazása meglehetősen furcsa, ugyanis annyit mond, az opcionálisan kötelező elem „a fuvarozó rendelkezése a fuvarozó számára az áru biztosítása tekintetében”.

A „rendelkezés” szó alkalmazása álláspontom szerint azért szerencsétlen, mert összekeverhető a fuvarjogban szintén bevett és alkalmazott „utólagos rendelkezés” fogalmával. Az utólagos rendelkezés a feladó (olykor a címzett) egyoldalú – korlátozott – szerződésmódosítási joga, mely tipikusan a küldemény feltartóztatására, visszafuvarozására, más címzett, illetve más rendelkezési hely kijelölésére terjed ki, míg az utólagos rendelkezéssel szemben a feladó biztosítással kapcsolatos rendelkezése természetesen szintén konszenzust igénylő kérdés.

A biztosítási szerződésben, vagy azt pótló okiratban, a kötvényben a biztosított (szerződő) megnevezése a pusztán azonosításon túl azért is fontos, mert a biztosító támaszkodhat a biztosítottal kapcsolatos korábbi kártapasztalataira.

A biztosítási ajánlatnak tartalmaznia kell az áru megnevezését, valamint a csomagolás módját, a fuvareszközt, valamint a fuvarozási útvonalat (abban az esetben, ha a szerződésben meghatározott útvonalat időközben megváltoztatják, a biztosító nem köteles teljesíteni.).

A biztosítási szerződések megkötésekor figyelemmel kell lenni az akkreditív biztosításra vonatkozó rendelkezéseire is, hiszen a bankok a biztosítási kötvények vizsgálatánál visszautasíthatják azokat kötvényeket, amelyek kiállítási dátuma későbbi, mint a fuvarozási okmányok kelte, illetve az áru útbaindításának kelte., ugyanakkor bankok elfogadhatnak olyan biztosítási kötvényt, melyben önrész (franchise) levonását írja elő a biztosító szolgáltatásából.

Az Egyezmény 41. Cikk 2. bek. alapján „Semmis különösen minden olyan záradék, amellyel a fuvarozó magára engedményezteteti az árubiztosításából eredő előnyöket, valamint minden más, ehhez hasonló vagy olyan záradék, amely a bizonyítási terhet áthárítja.”.

Az Egyezmény hatálya kizárólag áruk díj ellenében végzett szállításáról szól, tehát a feladót az ún. mögöttes jogviszonyból (adásvételi, lízingszerződés stb.) származó kötelezettségei megszegéséből jelentős kár érheti. Az Egyezmény felelősségi és egyéb szabályai a felek érdekvizonyainak mérlegelésénél alapvetően a fuvarozó érdekeit tartják szem előtt, ugyanis a fuvarozó számára kevésbé előrelátható, és még kevésbé kigazdálkodható elmaradt hasznot, valamint nemvagyoni kárt nem térítteti meg a fuvarozóval.

A fentieket a biztosítási jogviszonyra vetítve elmondható, hogy árukár bekövetkezése esetén a biztosító szolgáltatása – akár a feladó közvetítésével, akár anélkül – mindenképpen a feladót illeti meg, következésképp az ezzel ellentétes szerződési kikötés semmisnek minősül.

A fuvarozóra történő engedményezés semmissége azért is jelentős kérdés, mert megengedhetősége esetén a feladói érdekérvényesítést jelentős mértékben nehezítené a biztosítási titok intézménye. Noha a biztosítási titok a bírósággal szemben nem áll fenn, a nemzetközi árufuvarozás egész szabályozási rendszere (felszólamlási, keresetindítási, elévülési határidők) a klasszikus polgári jogi ügyletekhez képesti gyorsaságra épül, így az efféle késedelem komoly, akár áthidalhatatlan pénzügyi veszteséget is okozhatna a feladónak.

Érdekesség, hogy noha az Egyezmény 6. Cikk 2. e) pontja a fuvarlevél szükség szerint kötelező elemeinél csupán az áru biztosítását említi, amely mutatis mutandis egyaránt lehetne vagyon- és felelősségbiztosítás, a biztosítótársaságok gyakorlatában csupán a nemzetközi közúti árufuvarozó felelősségbiztosítása terjedt el, melynek egyik, de nem kizárólagos biztosítási eseménye a fuvarozói felelősséget meglapozó árukár.

Nem kizárt természetesen, hogy a fuvarozó mind klasszikus nemzetközi szállítmánybiztosítási, mind pedig fuvarozói felelősségbiztosítási szerződést kössön, azonban a túlbiztosítás a nemzetközi szállítmánybiztosításban tiltott a Lloyd's szokványai által alkalmazni rendelt Marine Insurance Act (1906) 32. szakasza alapján.

A külön szállítmánybiztosítási szerződés megkötésének alapvetően a CMR egyezmény felelősségkorlátozó szabályai – s az ezt fokozó biztosítói gyakorlat, valamint a fuvarszköz biztosításának szükségessége miatt lehet jelentősége.

A CMR egyezmény a fuvarozó felelősségének mértékét ugyanis 8,33 SDR/bruttó kg-ban maximálta, amely – legalábbis a feladó szempontjából egyáltalán nem tekinthető soknak. A fuvarjogban a fuvarozó fokozott felelőssége általában a kártérítés mértékének, valamint az igényérvényesítési (elévülési) határidő korlátozásával jár együtt, hiszen a küldemény értékéhez képes meglehetősen alacsony fuvardíjából a fuvarozó a teljes kártérítést nem tudná kigazdálkodni.

Az SDR (Special Drawing Rights, az Egyezmény szövegezésében elszámolási egység) a Nemzetközi Valutaalap (IMF) által létrehozott nemzetközi valutakosár, amely a korábbi – fiktív – aranyfrank pénznemet váltotta fel, jelentősen egyszerűsítve kár összegének pontos meghatározását.

Az Egyezményben alapesetben meghatározott kártérítés mértéket érték- és érdekevállás esetén lehet konszenzussal átlépni, míg a fuvarozó szándékos, valamint súlyosan gondatlan károkozása esetén nem hivatkozhat sem a felelősséget kizáró, korlátozó, sem pedig a bizonyítási terhet elhárító szabályokra.

Álláspontom szerint a konkrét kárösszeg tételes megfogalmazása a biztosítási szerződésekben lex specialisnak minősül a CMR szabályaira való utaláshoz képest, így függetlenül attól, hogy az Egyezmény szerint magasabb kárösszeg is jogos lenne, a biztosító jogszerűen zárja ki eme kamat megfizetésének kockázatát, következésképp a feladó a biztosító szolgáltatása által nem fedezett kárát csupán a fuvarozóval szemben tudja érvényesíteni.

A fentiekből következően a nemzetközi közúti áru fuvarozási és a CMR-biztosítási szerződés számtalan szállal kötődik egymáshoz, kijelenthető, hogy a két szerződést ha nem is egyszerre, de feltétlenül egymás rendelkezéseire figyelemmel, komplex szerződési rendszert alkotva kötik meg. A fuvarjogban az érték- és érdekevallás szinte minden esetben jelentős összegű pótdíj kikötésével jár együtt, ugyanakkor azokban az esetekben, amikor a biztosító által kizárt kockázatok közé tartozik az érték- és érdekevallás, akkor vagy kiegészítő nemzetközi szállítmánybiztosítási szerződés jelenti a megoldást, vagy pedig a pótdíj összegében jelenik meg a kockázat növekedése.

Az Egyezmény a fuvarozó közreműködőért való felelősségét akként szabályozza (3. Cikk), hogy amennyiben a közreműködő feladatkörén belül járt el, úgy a fuvarozó pontosan úgy felel cselekedetéért, mintha a fuvarozást közvetlenül saját maga végezte volna.

A CMR-biztosítási szabályzatok azonban általában csak a biztosított saját nevében végzett fuvarozásokra érvényesek, azaz a közreműködő CMR-felelősségbiztosítást nem köthet a saját tevékenységére, számára csupán a klasszikus nemzetközi szállítmánybiztosítás marad.

A CMR-biztosítási szabályzatok gyakran a kizárt kockázatok közé sorolják a fenti eseteket, ami a szerződési szabadságba álláspontom szerint belefér, szót kell azonban ejteni egy olyan esetről, amelyet gyakran vitatható módon fogalmaznak meg a szabályzatok.

Abban az esetben, ha a kár mértékénél egyszer utalnak a CMR szabályaira, majd később megismétlik a konkrét 8,33 SDR / bruttó kg értéket, akkor vitás lehet, hogy mindez pusztán a tőkekövetelés maximuma, vagy pedig a kamatokkal növelt összegről van-e szó, hiszen az Egyezmény 37. Cikk 1. pontja egyértelműen kimondja, hogy a kártérítés összege után évi 5 % kamat fizetendő.

Álláspontom szerint mind a felelősség eseteinek, mind a kártérítés mértékének nemzetközi egyezményi szabályozása rendkívül megkönnyíti mind a feladót, mind a fuvarozót, mind pedig a biztosító helyzetét.

A biztosítási események lényegében három csoportba sorolhatók, nevezetesen árukár, késedelem, valamint a széles értelemben vett együttműködési kötelezettség megszegése. A magyar szabályozáshoz, valamint az ahhoz kapcsolódóan a belföldi áru fuvarozók felelősségbiztosításához képest a fuvarszköz kiállításának késedelme önmagában nem biztosítási esemény, utóbbinak pusztán akkor minősül, ha a késedelem a kiszolgáltatásban is jelentkezik. Az ún. széles értelemben vett együttműködési kötelezettség megszegésébe tartozik az árukísérő okmányok nem megfelelő kezelése, helytelen használata, valamint az utánvét beszedésének elmulasztása is.

A CMR-biztosításban ugyan elméletileg lehetőség van alulbiztosításra, azonban ennek jelentősége a CMR-ben definiált eleve korlátozott kárösszegek miatt elhanyagolható, természetesen alulbiztosítás esetén a „pro rata” elv alapján teljesít a biztosító.

A CMR-biztosításban – a felelősségbiztosításban megszokott módon – önrészt kötnek ki a biztosítók, melynek segítségével a károk porlasztása mellett némi tényleges preventív, nevelő hatás is megmutatkozik. Érdekes, hogy az önrész mértéke általában magasabb lopáskár esetén, mint más biztosítási eseményeknél, melynek csupán egyik oka a lopáskárok nagy száma, az ezek során keletkezett magas kárösszeg, a másik a fuvarozó nagyobb gondosságra szorítása.

Az önrész (franchise) számos módon megállapítható, melyek közül a elsőként az ún. integrál franchise alakult ki, mely alapján a bizonyos mértéknél (a biztosítási összeg százalékában kifejezve) kisebb károkat a biztosító nem téríti, azonban amennyiben a kár összege a fenti mértéket meghaladta, úgy a biztosító levonás nélkül teljesít.

A második lehetséges módszer az excedens (deduktív vagy levonásos) franchise, mely esetén az előre meghatározott százalékkal a biztosító mindenképpen csökkenti a kárösszeget, 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 nemzetközi szállítmánybiztosításban az önrész kikötésének egyik oka az volt, hogy a szóródásnak kitett áruk tipikus hiányát ne követelhessék a biztosítótól, azonban az Egyezmény 17. Cikk 4. a) pontja miatt a fenti indok lényegében elveszti jelentőségét, hiszen a fuvarozó mentesül a kár megtérítése alól, ha nyitott és ponyvával nem fedett járművet használ, melyben – a fuvarlevélbe bejegyzett módon – kifejezetten megállapodtak.

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.



Számos jogeset bizonyítja, hogy minimális ráfordítással jelentősen lehet csökkenteni a lopáskár bekövetkezésének valószínűségét (pl. őrzött, kivilágított parkoló választása, a fuvar eszköz indokolatlan el nem hagyása).

Az Egyezmény 41. Cikk 1. bek. alapján részlegesen érvénytelen (semmis) minden olyan kikötés, amely közvetlenül vagy közvetve eltér az Egyezmény rendelkezéseitől, azaz a fuvarozó és a feladó a fuvarozási szerződésben érvényesen nem állapodhat meg az Egyezménynél szigorúbb felelősségi alakzatban és mértékben. A biztosítási esemény bekövetkezését követően a fuvarozó az Egyezmény szerint járó összeget meghaladóan tett tartozáselismerő nyilatkozata a fuvarozó és a feladó belső jogviszonyában érvényes és hatályos lesz ugyan, azonban ennek alapján a biztosító helyzete nem nehezülhet el.

Az Egyezmény 40. Cikke alapján a fuvarozók a egymással szembeni jogviszonyaikban eltérhetnek a CMR szabályaitól, azonban eme megállapodások harmadik személyekkel (legfőképpen a feladóval) szemben hatálytalanok.

A fentiekhez hozzá kell tenni, hogy noha a fuvarlevél kitöltése, és mindkét fél általi aláírása a CMR egyezmény alapján kötelező, ennek elmaradása a szerződés (s így a biztosítási szerződésre vonatkozó szerződéskötési kötelezettség) érvényességét nem érinti.

A kárigényeket a biztosítási kötvényben megjelölt helyeken lehet előterjeszteni, ahol számos dokumentummal (pl. eredeti biztosítási kötvény, eredeti áruszámlák, eredeti fuvarokmányok, és egyéb iratok, rendőrség, tűzoltóság által felvett jegyzőkönyv, rendőrségi feljelentés és lezáró határozat, kárfelvételi jegyzőkönyv, kárszámlák) kell alátámasztani mind a kár bekövetkezését, mind pedig annak reális értékét. A kárbejelentéssel kapcsolatban fontos hangsúlyozni, hogy amennyiben a szerződésben meghatározott határidő túllépése miatt lényeges körülmények kideríthetlenné válnak a biztosító számára, úgy mentesül fizetési kötelezettsége alól.

A kárrendezés során lehetőség van ún. kárbiztos közreműködését igénybe venni, akik a biztosítók iránymutatása alapján a kárt megvizsgálják, arról jegyzőkönyvet vesznek fel, melyet a biztosítók elfogadnak kárkalkulációjuk alapjául. (A külföldi biztosítók a kárbiztos teendők elvégzésével általában a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara keretén belül működő Kárbiztosok Testületét veszik igénybe.

## Zárszó

A Lloyd's biztosító minden évben kiadja az ún. Shipping Indexet, melyben az áruszállításra alkalmas hajókat sorolja fel és osztályozza bruttó regiszter tonna alapján. A biztonsági és műszaki követelményeknek meg nem felelő hajók esetén a biztosító vagy egyáltalán nem köt szerződést, vagy pedig az pótdíjhoz köti.

Álláspontom szerint a közúti áru fuvarozók felelősségbiztosításánál alkalmazni lehetne a nemzetközi szállítmánybiztosításnál kidolgozott fuvarszköz-nyilvántartást, mely lehetőséget nyújtana a biztosítási díjak racionálisabb elosztására, és összességében növelné a fuvarszközök biztonságosságát.

A feladó érdekeinek védelmére mind az általa, vagy javára kötött vagyonbiztosítás, mind pedig a fuvarozó, mint szerződő és biztosított fél által kötött felelősségbiztosítási szerződés alkalmas lehet, feltéve, hogy a fuvarozói felelősség a vétkességen túli, azonban a „no fault”- teórián inneni.

Álláspontom szerint a CMR-biztosítás egyszerre szolgálja a károsult feladó reparatív igényeit, miközben megfelelően szankcionálja a szándékos és súlyosan gondatlan károkozókat, másodlagosan ugyan, de megtartva a jogi felelősség preventív, nevelő és represszív funkcióit egyaránt, miközben szervesen illeszkedik az áruelosztás jogán belül a fuvarozási, szállítmányozási és szállítmánybiztosítási szerződések rendszerébe.

A nemzetközi fuvarozás talán legszebb, de legkomplexebb területén, a multimodális fuvarozásnál is jól használható szerződéses konstrukciót sikerült megalkotni, amely évtizedek óta hatékonyan szolgálta a fuvaroztatók és fuvarozók érdekeit egyaránt, s amely funkció az Egyezményt ratifikáló államok számának bővülésével várhatóan a jövőben még inkább kiteljesedik.

### Felhasznált irodalom

- BACZONYI-ISÉPY-ULYARIK: Árufuvarozási jog. Bp.: KJK, 1974.
- GULYÁS József (szerk.): Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás. Bp.: Tankönyvkiadó, 1984.
- HARGITAI László: CMR biztosítás – szállítmánybiztosítás. In: Autóközlekedés, 1994. február.
- HORINKA Melinda – LUTTENBERGER Zoltán: Biztosításelmélet és üzemgazdaságtan. Bp.: ING, 2005.
- LÁBADY Tamás: Fejezetek a felelősségbiztosítás köréből. Pécs: Pécsi Szikra Nyomda, 1989.
- MISKOLCZI-BODNÁR Péter (szerk.): Az üzleti élet szerződései. Bp.: Unió, 2002.
- MISKOLCZI-BODNÁR PÉTER: Szerződésszegés és biztosítás I-II-III. Kontrakulturális és deliktuális károk megkülönböztetése a felelősségbiztosításban. In: Biztosítási Szemle. 1988. (34. évf.) 10-11-12. sz.
- PAPP Endre: A expedíció joga és gyakorlata. Bp.: Griff Kontó, 1992.
- SOMOGYINÉ HEGYI Anna (szerk.): A külkereskedelem technikája és szervezése. Bp.: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1989.
- VÖRÖS Imre: A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga. Budapest: Krim Bt., 2004.