

# JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

A tengeri hajóraklevél dematerializálódásának problematikája a polgári - és az elektronikus  
kereskedelmi jogban



*“Ahhoz, hogy felfedezzünk egy új kontinenst,  
készen kell lennünk arra, hogy elveszítsük a part biztonságát.”*

*/Brian Tracy/*

**Spicz Müller Bence**  
ELTE-ÁJK jogász  
Nappali tagozat IV. évf. 6.cs  
Polgári Jog Tanszék  
2011. május 20.

## TARTALOMJEGYZÉK

<b>TARTALOMJEGYZÉK.....</b>	<b>2</b>
<b>BEVEZETÉS.....</b>	<b>3</b>
<b>A DOLGOZAT MÓDSZERE.....</b>	<b>3</b>
<b>A DOLGOZAT TERMINOLÓGIÁJA.....</b>	<b>4</b>
<b>I. FEJEZET: A TENGERI HAJÓRAKLEVÉL INTÉZMÉNYE.....</b>	<b>5</b>
1. AZ OKMÁNYOK SZEREPE A KERESKEDELEMBEN.....	5
2. A FUVAROKMÁNYOK TÖRTÉNETI FEJLŐDÉSE.....	5
3. A HAJÓRAKLEVÉL FUNKCIÓI NAPJAINKBAN.....	8
A. A fuvarszerződés megkötésének és létének bizonyítéka.....	8
B. Átvételi/Felvételi elismervény.....	9
C. Értékpapír.....	10
ÖSSZEGZÉS.....	11
<b>II. FEJEZET A DEMATERIALIZÁCIÓ PROBLEMATIKÁJA.....</b>	<b>11</b>
1. A DEMATERIALIZÁCIÓ FOGALMA.....	11
2. A DEMATERIALIZÁLT ÉRTÉKPAPÍR ÉS KAPCSOLT FOGALMAI A MAGYAR JOGBAN.....	11
3. A SZABÁLYOZÁS FILOZÓFIÁJA.....	12
A. Írásbeliség.....	13
B. Aláírás.....	15
C. Eredetiség.....	15
D. Átruházhatóság.....	16
ÖSSZEGZÉS.....	17
<b>III. FEJEZET: AZ ELEKTRONIKUS KERESKEDELMI JOG VÁLASZAI.....</b>	<b>17</b>
1. AZ ELEKTRONIKUS KERESKEDELEM MEGHATÁROZÁSA.....	17
2. AZ ELEKTRONIKUS KERESKEDELMI JOG HELYE A JOGRENDSZERBEN.....	18
3. A TENGERI HAJÓRAKLEVÉL DEMATERIALIZÁLÁSÁNAK JOGI ESZKÖZEI.....	19
A. UNCITRAL Modell Szabályozás.....	19
B. CMI Szabályzat.....	20
C. Hága-Visby Szabályzat.....	21
D. Hamburgi Szabályzat.....	21
E. Rotterdami Szabályzat.....	22
ÖSSZEGZÉS.....	22
<b>MEGOLDÁSI LEHETŐSÉGEK, JAVASLATOK.....</b>	<b>23</b>
1. Funkciók szétválasztása és egyedi szabályozás.....	23
2. Általános szabályozás.....	23
3. Speciális szabályozás.....	24
<b>ÖSSZEFOGLALÁS.....</b>	<b>25</b>
<b>IRODALOMJEGYZÉK.....</b>	<b>26</b>

## Bevezetés

Az elektronikus fuvarlevelek egyre elterjedtebbek az információs társadalom fokozatos térnyerésével. Az elmúlt években folyamatosan teret nyert alkalmazásuk, ugyanakkor teljes befogadásuk és jogi szabályozásuk továbbra sem történt meg, sőt, ellenállásba ütköznek. A dolgozat írása alatt angol és magyar nyelven angolszász, holland, svéd és magyar forrásokat tanulmányoztam. A kutatás során nem találtam olyan dokumentumot vagy hivatkozást, amely az elektronikus fuvarlevél intézményét a szerződésjog alapvető, bevett részének tekintené, mindenhol az újdonság varázsának bővölete, vagy a pragmatikus, fontolva haladó (és gyakran az újításokat elvető) szkepszis hangját véltem felfedezni.

A fuvarjog és a fuvarlevelek önmagukban is meghaladják a dolgozat terjedelmi korlátait, az elektronikus kereskedelmi vonatkozások ismertetésével pedig szinte lehetetlenné válna a teljes körű és igényes ismertetés. Éppen ezért fuvarlevelek közül egy speciális fuvarlevelet a hajóraklevelet vagy más néven tengeri hajófuvarlevelet, hajókötvényt választottam, lehetőségeimhez mérten tisztelegve holland fogadóegyetemem a Vrije Universiteit Amsterdam előtt, melynek fél évig Erasmus hallgatója voltam. Az egyetem 2006 októberétől részt vesz egy ötéves projektben melynek absztrakt célja a tengeri hajózás papírmentesítése és ezáltal költségkímélőbbé és gyorsabbá tétele, a bizalom, a biztonság és a jogbiztonság megőrzésével, konkrét célja pedig az Egyesült Királyság holland sörrel való elárasztása.<sup>1</sup> Dolgozatomban azt vizsgálom: milyen jogi eszközök szükségesek az absztrakt cél eléréséhez, illetve, hogy a felvetődő megoldási javaslatok kivitelezése nem okoz-e nagyobb kárt, mint hasznot?

## A dolgozat módszere

A dolgozat három fejezetre tagolódik. Az első fejezetben a tengeri hajóraklevél intézményét vizsgálom történeti és funkcionális szempontok alapján. Megjelölve azt a történelmi problémát, amit a tengeri szállítás technológiájának fejlődése indukált, és kijelölve azt a három fő funkciót, amit az okirat a kereskedelemben betölt.

---

<sup>1</sup> <http://www.rfidjournal.com/article/articleprint/2779/-1/1>

A második fejezetben a dematerializáció jelenségével foglalkozom, a definiálás után az elmélet és a gyakorlat által felvetett neuralgikus - vagy annak vélt - pontokat és azonosítom a felvetődő érdekek és ellenérdekek bemutatásával.

A dematerializáció nem választható el az elektronikus kereskedelmi jogtól, mint kvázi-jogágtól, így a harmadik fejezetben a jogrendszeren belüli elhelyezkedés és általános hatásainak, kérdéseinek felvázolása után, konkrét nemzetközi kereskedelmi dokumentumokon keresztül bemutatom, hogy módosítja, vagy próbálja módosítani a hajóraklevél intézményét a jogalkotó.

A dolgozat címében is szereplő *polgári jogban* való vizsgálat, azt hivatott jelezni, hogy a vizsgálat nem terjed ki a kérdés egyéb jogi (közigazgatási jog, pénzügyi jog stb.) aspektusaira, illetve, hogy magán az elektronikus kereskedelmi szabályozáson keresztül, közvetve, a nemzeti jogrendszerek vonatkozó magánjogi előírásait is befolyásolja-befolyásolhatja a változás. Ahol lehetőségem adódott és relevánsnak éreztem - főként a kifejezetten szerződési joggal és értékpapírokkal kapcsolatos részekenél - ismertettem a magyar jog álláspontját.

A fő fejezetek után igyekszem összefoglalni a megjelölt problémákat és a felvetődő javaslatokat, *de lege ferenda* megoldási javaslatokat megfogalmazni és összegezni a tanulságokat.

### **A dolgozat terminológiája**

Az évfolyamdolgozat nagyjából angol nyelvű források saját fordításán alapszik. A fordítás során a legfontosabb rendelkezéseknek, gondolatoknak igyekeztem megkeresni a hivatalos magyar fordítását is, ahol ez nem sikerült egyértelműen jeleztem, hogy saját fordításról van szó, az eredeti angol szöveg beillesztése mellett. Az egyes terminusok esetében ugyanakkor gondban voltam, mert egy adott angol kifejezésre több magyar megfelelőt is találtam. Ahol szükséges zárójelben jeleztem az eredeti angol forrásból származó megjelölést is. A téma szempontjából fontos és ezért kiemelném, hogy legnagyobb fordítási problémát épp a címben is szereplő tengeri hajóraklevél okozta. A dolgozatból kiderül, hogy egy rendkívül összetett okmányról van szó, mely egyrészt fuvarokmány, másrészt értékpapír. Ennek megfelelően számos megjelölést olvastam, különböző könyvekben és nemzetközi dokumentumok magyar fordításában, melyeket a történeti bevezetőnél

használni is fogok. Végül elvi megfontolásból döntöttem a hajóraklevél megnevezés mellett, mely talán leginkább kifejezi az okirat kettősségét. A „rak” tag utal a rakományra és így áttételesen a megtestesített tulajdonjogra a „levél” pedig jelzi, hogy ugyanakkor a fuvarlevél egy fajtájáról beszélünk.

## I. Fejezet: A tengeri hajóraklevél intézménye

### 1. Az okmányok szerepe a kereskedelemben

A kereskedelmi okmányok között könnyű elveszni, tekintve, hogy a kereskedelem, azon belül is a külkereskedelem a „leginkább bizonylatigényes tevékenység”.<sup>2</sup> A bizonylatigényességet a tevékenységben rejlő magas kockázat táplálja. A külkereskedelemben nagyok a tér és időbeli távolságok, ebből kifolyólag bonyolult a kommunikáció a felek között, melyet még a nyelvi és jogi eltérések is nehezítenek. A nagykereskedelmi jelleg miatt alakult ki a kockázat csökkentés érdekében az **okmányok ellenében való fizetés gyakorlata**<sup>3</sup> (kiemelés a szerzőktől), mely értelmében nem az áru, hanem a vele együtt mozgó okmány alapján történik pénzmozgás. Az okmányok közül a fuvarokmányok - praktikus és jogi szempontok alapján - kiemelten fontos szerepet töltenek be a kereskedelmi életben.

### 2. A fuvarokmányok történeti fejlődése

A fuvarlevél intézménye a XIX. századig ismeretlen volt. A Római Birodalomban megfelelő szárazföldi utakon bonyolódott a kereskedelem. A közúti szállítás volt az elsődleges, meghatározó forma a XVI-XVII század kontinentális Európájában is, főként Franciaországban és a Habsburg Birodalom területén. A közúti szállítás és a kapcsolódó kereskedelem nem igényelte különféle iratok felmutatását vagy átadását az adásvételhez. A fuvarleveleket (waybill) csupán a vevőnek szóló értesítésnek szánták melyben a fuvarozó nem is volt feltüntetve. A fuvarozó nem vállalt kötelezettséget, hogy egy konkrét megnevezett címzetthez az árut eljuttatja.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Constantinovits-Sipos, p 104

<sup>3</sup> Constantinovits-Sipos, p 105

<sup>4</sup> Grönfors p. 25.

A tengeri kereskedelemben a XIV. századtól létezett egyfajta regiszter (ship's register), mely tartalmazta, hogy az adott hajó milyen rakományt szállít. A XV. században vált általánossá a hajó rakományának „lajstromozása” (saját fordítás: on-board-records) amely már a tengeri fuvarlevél előképének tekinthető.

A hajósok magától értetődően végigkísérték az áru tengeri útját, a kirakodási kikötőben (port of discharge) pedig hivatalosan ellenőrizték, az iratokban foglaltak megfelelnek-e a valóságnak. Így nem volt szükség hajóraklevélre és egy ilyen „irat” birtoklása nem számított tulajdonjogi jogcímnak. Továbbá nem lehetett átruházni, hiszen nem volt igény a rakomány eladására, amíg az a tengeri szállítás fázisában volt.<sup>5</sup> Az átruházhatóság a XVI. században jelent meg először. Helyesebben, nincs egyértelmű bizonyíték, hogy a kereskedők úgy tekintettek a rakjegyre mint az adásvétel tárgyára.

A XVI. Század a későbbi változások tekintetében átmeneti időszakként tekinthető. Ebben az időszakban a fuvarlevél szerződéses funkciót töltött be. Voltak fuvarlevelek, melyek önmagukban alkalmasak voltak a felek szerződéses akaratának kifejezésére, jogok és kötelezettségek létrehozására. Valójában azonban ekkor sem volt önálló szerződés, mivel az feladó (shipper) szintén szerződéses (egészen pontosan bérleti szerződéses) viszonyban állt a fuvarozóval.<sup>6</sup>

A XIX. század elején a gőzhajók elterjedése és a tengeri kereskedelem tömegessé és gyakorivá válása után jelent meg az igény a távolsági kereskedelmi hajózás részéről, hogy, a tengereken, óceánokon szállított leköötött vagyont mobilizálni kellene. Lehetővé tenni, hogy a kereskedő ne egy konkrét személynek, hanem bárkinek - aki megfelelő vásárlóerővel rendelkezik - kínálja az árucikkeket.<sup>7</sup> Elfogadottá vált, hogy a hajóraklevél, - ellentétben más fuvarlevelekkel - tulajdonjogot jelenít meg, és így tulajdonképpen értékpapírként funkcionál. Ha pedig tulajdonjogot testesít meg, akkor az adásvétel tárgyát képezi, így forgalomképes, átruházható, záloggal terhelhető stb. A változás mérföldkönek tekinthető, hiszen a raklevél, innentől fogva a rakomány

---

<sup>5</sup> Aikens-Bools-Lord pp. 1-2.

<sup>6</sup> Ibid. pp. 4-5.

<sup>7</sup> Grönfors pp. 20-22.

feletti tulajdonjogot is jelentette. Két évszázaddal ezelőtt ilyen jellemzővel sem a regiszter, sem a rakjegy nem rendelkezett.<sup>8</sup>

A hagyományos, materializált (tangible) tengeri hajóraklevél évtizedeken keresztül megfelelő és bevált intézmény volt a kereskedelmi jogban, de az 1960-as években a tengeri kereskedők egy új problémával szembesültek.

A 60-as években már érezhetően elterjedtek a konténereket szállító hajók melyek rövidítették a várakozási időt és a rakodás egyszerűbbé és hatékonyabbá vált a konténerterminálok használatával. A multimodális fuvarozás hívta életre a Ro-Ro (roll on-roll off) hajókat, melyre a kamionok útra készen csak felgördülnek, gyakorlatilag kihagyva a rakodási fázist. Ebbe a körbe tartoznak a LASH hajók is, melyekbe a folyami uszályokat egyszerűen beúsztatják és a kombinált hajók melyek több áruira (pld: olaj, cseppfolyós földgáz, ércek) fuvarozására alkalmas. Az időtényező szintén fontos, még akkor is, ha a rakodás nem kihagyható a hűtőhajók (reefer) esetében, tekintve, hogy az áru súlyos értékcsökkenést szenved el, ha a kikötőben kell várakoznia.<sup>9</sup> A postai szolgáltatások sebessége azonban nem követte az átrakodás felgyorsulását, így az áruk egyre gyakrabban a kikötőben állnak, amíg a címzett át nem nyújtja a raklevelét.<sup>10</sup>

Ez a probléma igen komollyá válik vonalhajózás (liner shipping) esetén ahol a teherhajók menetrend szerint, azonos útvonalon, azonos kikötőket érintve szállítanak illetve a modern és különösen forgalmas észak-atlanti kikötőkben (Rotterdam).<sup>11</sup>

A raklevelet pedig nem csak magánszemélyek, társaságok használják, hanem banknál el is lehet zálogosítani.<sup>12</sup> Ezzel bankokat és más pénzügyi közvetítőket is be lehet vonni a hajóraklevél által megtestesített áruk és az áruk által megtestesített pénzügyi érték - legyen az vélt vagy valós - kereskedelmébe. A kikötőkben a fuvarozók különféle állami terhekkal (vámelőírások) is szembesülnek, melynél a hatóságok ellenőrzik a hajóraklevelet. Egy szállítás során rengeteg ellenőrzési, átadási - és ezáltal várakozási - fázis jön létre hatványozva a késedelmet. A tengeri

---

<sup>8</sup> Aikens-Bools-Lord p. 3.

<sup>9</sup> Constantinovits-Sipos p. 139.

<sup>10</sup> Grönfors p. 26.

<sup>11</sup> Todd p. 334.

<sup>12</sup> Grönfors pp. 115-116.



kereskedelem szereplői nem engedhetik meg maguknak a kényelmesség luxusát, nem várakozhatnak egy okmány kézhezvételére, így a problémára megoldást kezdtek keresni.

### 3. A hajóraklevél funkciói napjainkban

A történeti áttekintés után a tengeri hajóraklevél jelenkori helyzetével foglalkozunk. Még ezen a ponton fel kell hívni a figyelmet, hogy létezik azonban tengeri hajóraklevélhez (bill of lading) nagyon hasonló okmány: a tengeri fuvarlevél (sea waybill). Az eltérés, hogy a fuvarlevél nem testesít meg tulajdonjogokat, vagyis az általános fuvarokmányok sorába illeszthető.<sup>13</sup> (Mely fuvarokmányokat azért alkalmazzák, mert a feladás és a kiszállítás között relatíve kevés időbeli eltérés van. A fuvarlevél formáját tekintve pedig egy rövidített raklevél, mely tartalmazza a fuvarszerződés feltételeit.<sup>14</sup>) A tengeri fuvarlevél alapján a rakományt egyetlen a fuvarlevélben meghatározott címzett (consignee) veheti át, akárcsak a légi fuvarlevél esetén (air waybill). A rakomány felett ilyen dokumentum alatti hajózás esetében egyedül a feladó rendelkezik a szállítás során.<sup>15</sup>

A hajóraklevél mindezekkel rendelkezik, de ezen felül más rendeltetése, felhasználhatósága is van. A jogirodalom klasszikusan három funkciót különít el.<sup>16</sup>

#### A. A fuvarszerződés megkötésének és létének bizonyítéka

A hajóraklevél nem szerződés - bár vannak, akik érvelnek amellett, hogy igen<sup>17</sup> - de mindig fuvarozási szerződéshez kötött okmány, mely bizonyítja az érvényes szerződés létét. A szerződést akár szóban is köthették, ahhoz nem szükséges az írásbeli alakzat, viszont a levélbe foglalt jogok és kötelezettségek követelhetőek.<sup>18</sup> Az esetjog azt mutatja, hogy a sérült vagy elveszett rakomány miatt, mely esetben nem volt hajóraklevél, a feladó sikerrel hivatkozhatott a szerződésből fakadó

---

<sup>13</sup> Aikens-Bools-Lord p. 15.

<sup>14</sup> Wilson p. 158.

<sup>15</sup> Johanson p. 74.

<sup>16</sup> Dubovec, p. 441

<sup>17</sup> Metro. Wholesale Supply v. The M/V Royal Rainbow, 12 F.3d 58, 61 (5th Cir. 1994).

<sup>18</sup> Wilson p. 127.

jogorvoslatra.<sup>19</sup> Ebben a tekintetben egyértelmű, hogy a szerződés a hajóraklevél kiállítása nélkül is létrejött, bár általában véve a fuvarlevél átnyújtása ajánlattételnek minősül, a benne foglaltak kifogás nélküli elfogadása szerződési minimumot jelentenek.<sup>20</sup> A megszorítással együtt a funkció egybecseng a Ptk. Rendelkezésével is mely szerint a fuvarlevél „bizonyítja a szerződés létrejöttét (...)” - ha azt a felek kiállítják.<sup>21</sup>

### **B. Átvételi/Felvételi elismervény**

Az elismervény volt az elsődleges rendeltetése az okmánynak, mint a történeti áttekintésből kiderült. Az okmány nélkül ugyanis lehetetlen volt átvenni a rakományt a rendeltetés szerinti kikötőben a fuvarozótól.<sup>22</sup> Az elismervény nem jogi fogalom, a magyar bírói gyakorlat is nyugtaként tekint az elismervényekre, olyan okiratra, mely valamilyen dolog, pénz vagy irat átvételekor készült.<sup>23</sup> A felvételi elismervény pedig speciálisan a hajófuvarozáshoz kötött irat, a rakomány részleges átvétele során állítják ki.<sup>24</sup> A hajóraklevél (mint fuvarlevél) tehát ugyanúgy bizonyíték, csak épp nem a szerződést, hanem annak teljesítését bizonyítja, akárcsak a magyar jogban: „a fuvarlevél bizonyítja (...) a küldemény átvételét”.<sup>25</sup> A Szakértői Javaslat - bár a kommentár részében nem hívja fel rá kiemelten a figyelmet - módosítja, pontosítja a fuvarlevél joghatását véleményem szerint megfelelően. A fuvarlevél az áru átvételkori külsőleg tapasztalható jó állapotát és valósággal egyezését is bizonyítja. Ez a pontosítás azért fontos, mert a hajóraklevél esetében is a fuvarozó az okmány segítségével igazolja a rakomány átvételkor fennálló mennyiségét és minőségét, ami az alapját képezi a fuvarozó felelősségre vonásának. A dolgozat témájához nem kapcsolódik, de a pusztán bizonyíték jellegtől való elhatárolást segíti, hogy a bankok is megkövetelhetnek bizonyos műveletekhez ún. tiszta elismervényt, vagyis, hogy az áru és csomagolás kifogástalan állapotban legyen, mely így előfeltétele banki ügyletek végzésének.<sup>26</sup>

<sup>19</sup> Pyrene v Scindia Navigation Co [1954] 2 QB 402.

<sup>20</sup> Bíró p.155.

<sup>21</sup> Ptk. 489.§ (1)

<sup>22</sup> Wilson p. 116.

<sup>23</sup> Hargitay p. 323.

<sup>24</sup> Hargitay p. 323.

<sup>25</sup> Ptk. 489.§ (1)

<sup>26</sup> Constantinovits-Sipos pp. 140-142; Dubovec p. 444.

Továbbá egyéb kötelmi jogosultságok is kapcsolódnak tartalmához, a költség, biztosítás és fuvardíj megállapodás alapján a vevő visszautasíthatja az átvételt, ha a raklevél leírása nem egyezik a kereskedelmi számla megjelölésével.

Érdekességként megjegyezném, hogy a Javaslat áttérne a fuvarlevelek bizonyíték jellegéről a megdönthető vélelem jellegére. Erre a vitára a Hága-Visby Szabályzat ismertetésekor még röviden utalok.

### C. Értékpapír

A tengeri hajóraklevél a rakományt magát is szimbolizálja, vagyis értékpapír. Ebből logikailag következik, hogy akié az okmány, azé az áru.<sup>27</sup> A logika ugyanakkor nem mindig elegendő, a valóság ugyanis mégsem az, hogy aki birtokolja a hajóraklevelet, az birtokolja a rakományt is. A feladónak joga van bármely helyzetben megállítani a szállítást és ez a joga megelőzi a vevő tulajdonjogát, hiába van már birtokában a hajóraklevél. A vevő részéről további jogcsorbulás, hogy nem követelheti az árucikkek kirakodását, azt a fuvarozó megtagadhatja. Annyi felelőssége azért van, hogy érvényes raklevéllel nem rendelkező személy kérésének teljesítéséért kártérítési kötelezettség terheli.<sup>28</sup> Habár a civiljog rendszerekben a tulajdonjog abszolút, mégis azzal szembesülünk, hogy a raklevél tulajdonosának rendelkezési joga részleges, bár elméletileg értékpapírja inkorporálja az áru teljes tulajdonjogát.<sup>29</sup>

A részlegestől még plasztikusabb szó a feltételes, ugyanis négy feltétel teljesítése után kell az okmány ellenében - az árut kiadni a rendeltetési kikötőben.

1. Átruházhatóság. A hajófuvarlevelet tilos átruházhatatlanná tenni vagy egyedüli címzettet megnevezni, mint kizárólagos átvevő.

2. Áru léte. Az árunak még a szállítás fázisában kell lennie a jóváhagyáskor. (Tengeren vagy kikötőben.)

3. Érvényes jogcím. A jogcímnek érvényesnek kell lennie. A nemo plus iuris elve érvényesül, csak a tulajdonostól szerzett okmány érvényes.

<sup>27</sup> Wilson p. 131.

<sup>28</sup> Grönfors. 14-16.

<sup>29</sup> Menyhárd p. 50.

4. Szándék. Az átvevőnek azzal a szándékkal kell a levelet átnyújtani, hogy a benne foglalt jogokkal a rakományt kiváltja.

A fuvarozó a hajóraklevél birtokosának köteles a rakományt szállítani. Az átruházás azzal a feltételezéssel jár, hogy az átruházó felhagy azzal a jogával, hogy követelje az áru feletti jogokat és vállalja, hogy nem akadályozza az átvevőt ezirányú jogai érvényesítésében.

## **Összegzés**

A fejezetből leszűrhetjük, hogy a kereskedelmet két tényező a gyorsaság és a megbízhatóság teszi különösen bizonylatigényes tevékenységgé. Egy különösen fontos okmánya a hajóraklevél, mely hosszú történelmi múltra tekint vissza és a hajózás fejlődése folyamatosan befolyásolta használatát, megterhelve vagy éppen megerősítve újabb és újabb funkciókkal. Ezek a funkciók a bizonyíték, elismervény és értékpapír szavakkal írhatók le leginkább lényegretörően. A tömegtermelés és a felgyorsult globális kereskedelem azonban új igényeket teremtett, melyeket a hajóraklevél - okmány jellege miatt - nem tud kielégíteni.

A technikai környezet, a rakodás gyorsításával egyidőben az információk gyorsulását is elhozta. A számítógépek, távközlési hálózatok, adatátviteli berendezések forradalma egyértelműen kínálja a probléma megoldását. A következő fejezetben erről lesz szó.

## **II. Fejezet A dematerializáció problematikája**

### **1. A dematerializáció fogalma**

A dematerializáció az elektronikus kereskedelmi jog jelensége. Alatta érthetjük az okmányok elektronikussá alakítását, digitális adattá konvertálását. Szűken értelmezve és tipikusan mégis az értékpapírok kapcsán beszélünk dematerializálásról, demat „papírokról”. Ez alapján a dematerializáció az a folyamat, melynek során az „értékpapír elveszíti okirat jellegét és - a bankjegy-számlapénz párhuzamhoz hasonlóan - értékpapírszámlán létező, elektronikus adat formájában létezik”.<sup>30</sup>

### **2. A dematerializált értékpapír és kapcsolt fogalmai a magyar jogban**

---

<sup>30</sup> Tomori p. 16

A dematerializált értékpapír jogszabályban meghatározott módon, elektronikus úton létrehozott, rögzített és továbbított, értékpapírszámlán nyilvántartott az értékpapír jogszabályban meghatározott valamennyi tartalmi kellékét azonosítható módon tartalmazó adatösszesség.<sup>31</sup> Legfontosabb jellemzője azonban a benne inkorporált jogok átruházhatósága, az értékpapír átruházása által.

Mi tehát az átruházás? A hatályos magyar jog segíti a meghatározási szándékot, de konkrét definíciót nem találunk. A Polgári törvénykönyv (Ptk.) a XI. fejezetben a tulajdonjog megszerzése kapcsán rendelkezik az átruházásról. Kimondja, hogy a tulajdonjog megszerzéséhez az átruházásra irányuló szerződésen vagy más jogcímen felül a dolog átadása is szükséges. Az átruházás a koncepcióban a tulajdonjog alanyának speciális jogilag kötött megváltoztatása. A speciális szabály pedig azt írja elő, hogy jogcím és átadás szükséges a jogszerű átvitelhez. Az átadás kitétel megint csak egy tisztázatlan fogalom, melynek természete (dologi ügylet-e) éles viták tárgyát képezte, sokáig megosztva a bírói gyakorlatot.<sup>32</sup> A Ptk. pontosítja az átadás fogalmát azzal, hogy a „dolog tényleges birtokba adásával vagy más olyan módon mehet végbe, amely kétségtelenné teszi, hogy a dolog az átruházó hatalmából a tulajdonjog megszerzőjének hatalmába került”<sup>33</sup>. A Szakértői Javaslat az átadást a birtokátruházás fogalmára cserélné, feloldva ezzel a visszásságokat és kimondva, hogy az átruházás második eleme önálló jogi ügylet. „A birtok átruházása a dolog feletti tényleges hatalomnak az erre irányuló megállapodás alapján való átengedésével valósul meg.”<sup>34</sup> A kiterjesztő értelmezésre és a szabatos megfogalmazásra éppen az értékpapírok miatt van szükség.

### 3. A szabályozás filozófiája

Amennyiben a kérdést jogilag szabályozni akarnánk a konkrét problémák beazonosítása előtt, el kellene döntenünk pontosan mi a szabályozás tárgya. Tudjuk, mi a hajóraklevél, egy multifunkcionális okmány, vagyis a helyzetet bonyolítja, hogy nem csak az értékpapír funkció dematerializálódik, hanem sok egyéb más is. A kérdés, hogy a funkciók között van-e hierarchia? Ha létezik alá fölé rendeltség, és az értékpapír lét a legösszetettebb funkció, akkor az átruházhatóság

<sup>31</sup> Ibid.

<sup>32</sup> Vékás Lajos, Szakértői Javaslat (továbbiakban Javaslat) p. 623

<sup>33</sup> Ptk. 117. § (2)

<sup>34</sup> Javaslat p. 588. 4:3 § (1)

elektronikussá tételével minden egyéb kérdést megoldottunk. (Megfordítva ezek megoldása alapfeltétele az elektronikus átruházhatóságnak.)

Másfelől, ha a funkciók egymáshoz mellérendeltségi viszonyban állnak, akkor az egyik funkció hibátlan átültetése az elektronikus gyakorlatba nem, vagy csak részben oldja meg a másik két használatból származó kérdéseket. A kérdést úgy lehetne eldönteni, hogy sorra kellene venni és kimerítően meghatározni az elismervények, bizonyítékok, értékpapírok általános és egyedi jellemzőit. Amennyiben az értékpapír tartalmaz minden jellemzőt, mellyel a bizonyítékok és az elismervények is rendelkeznek, (valamint egyéb csak rá jellemző vonásokat) akkor lehetséges az egységes dematerializálása a hajóraklevélnek az értékpapír dematerializáció alapján. Amennyiben a például a hajóraklevélnek, mint bizonyítéknak, van olyan tulajdonsága, ami csak e minőségéhez kötődik, a dematerializációt nem lehet az értékpapírokkal azonos technikával szabályozni. Ebben az esetben vagy funkcionálisan egyenként kell véghezvinni az elektronizációt, vagy a hajóraklevélre, mint speciális multifunkcionális okiratra alkotni dematerializációs szabályokat. [Szemléltetéshez lásd: Melléklet]

DUBOVEC, LIVERMORE, EUARJAI nézőpontom szerint funkcionálisan kezelik a kérdést és az átruházható papírok problémáját úgy gondolják rendezni, hogy az minden értékpapírra, így a hajóraklevélre is vonatkozzon.<sup>35</sup> Akár elegendő az értékpapír funkció megtalálása és elektronikus átültetése, akár még annál is precízebb szabályokra van szükség, az átruházhatóság kérdésének rendezése elengedhetetlen.<sup>36</sup> Részemről nem vagyok meggyőzve, hogy általános értékpapír dematerializációs szabályokkal lehetne kielégítően rendezni a kérdést, sőt inkább hajlok a speciális szabályozásra, a dolgozat a forrásoknak megfelelően követi a hierarchikus koncepciót.

### **A. Írásbeliség**

A nemzeti jogrendszerek jelentős része megköveteli az írásbeliséget az élet számos területén. Az okok különbözőek lehetnek. Az írásbeli okmány lehet érvényességi kellék, bizonyíték, a kommunikáció elsőrendű, hivatalos formája stb.<sup>37</sup>Ezzel kapcsolatban az Európai Bizottság egyik

<sup>35</sup> Dubovec, pp.440-445; Livermore-Euarjai para. 2.1.4

<sup>36</sup> *Electronic Commerce: Legal considerations (1998)*, p. 49.

<sup>37</sup> *Electronic Commerce: Legal considerations (1998)*, p. 32 elérhető: <http://r0.unctad.org/ecommerce/docs/legal1.pdf>

tanulmánya megjegyzi, hogy mindaddig még ez a követelmény él, az elektronikus adatcsere (Electronic Data Interchange, EDI) elterjedése gátolva lesz.<sup>38</sup>

Az írásbeliséget az UNCITRAL Modelltörvénye<sup>39</sup> is említi, azzal a céllal, hogy kiterjessze a fogalmat az elektronikus adatokra is. Fontos, hogy kiterjesztésről és nem teljes megfeleltetésről beszél. A jogszabálytervezet elemzői és kritikusai is kiemelik, hogy a tervezet a funkcionális azonosság megközelítésének (saját fordítás: functional equivalent approach) elvét alkalmazza. Az elv elismeri, hogy az elektronikus forma nem azonos a hagyományos papíralapú formával, de mivel azonos a rendeltetése (felismerhetőség, kódolhatóság, rögzítés), azonos státuszúnak fikcionálja.<sup>40</sup>

A kérdés azonban rögtön felvetődik, meddig terjed a funkcionális azonosság? Bizonyítási eszköz? Érvényességi kellék? Néhány nemzeti jogszabály és nemzetközi egyezmény előírja, hogy az érvényes átruházás csak írásban történhet. Vannak szabályok, melyek kifejezetten aláíráshoz kötnek jogi érvényességet.<sup>41</sup> Ezen szigorú előírások azért születtek, hogy biztosítsák a résztvevő feleket, rendezzék a felelősséget. Ezt a funkciót tudja pótolni az elektronikus úton létrehozott okmány?

A kérdést a nemzetközi okmányok javarészt megkerülték, vagy félmegoldásokkal álltak elő. A Hamburgi Szabályzat részben kiterjeszti az írásbeliség fogalmát taxatíván a telegramra és a telexre.<sup>42</sup> A Bécsi vételi egyezmény pedig nem követeli meg az írásbeliséget, sem mint érvényességi kellék, sem mint bizonyíték.<sup>43</sup>

Az, hogy ha egy jogszabály nem definiálja az írásbeliség és az okmány fogalmát nem segítség, hiszen a jogszabályok történeti és jogalkotói szándék szerinti értelmezését felhasználva, arra jutunk, hogy a jogalkotó nem szabályozhatta az elektronikus dokumentumokat, tekintve, hogy azok - a jogszabályok szövegezésekor - nem is léteztek.<sup>44</sup> Ezekben az esetekben, egy jogon kívüli,

<sup>38</sup> *The Legal Position of the Member States with respect to Electronic Data Interchange*, p. 278.

<sup>39</sup> UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, 1996 (továbbiakban Modelltörvény) Forrás: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N97/763/57/PDF/N9776357.pdf?OpenElement>

<sup>40</sup> Guide to Enactment of the UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996) 108. Forrás: [http://www.jus.uio.no/lm/un.electronic.commerce.model.law.1996/i\\_e.html](http://www.jus.uio.no/lm/un.electronic.commerce.model.law.1996/i_e.html)

<sup>41</sup> Ibrahima p. 17.

<sup>42</sup> Hamburg Rules 1968, 1. cikk (1)

Forrás: <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hamburg.html>

<sup>43</sup> CISG Forrás: <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/text/treaty.html>

<sup>44</sup> Ibrahima p. 17.

szabályozatlan területen járunk, tehát sem pozitív, sem negatív joghatások nem kísérik az elektronikus műveleteket folytató jogalanyokat.

## **B. Aláírás**

Az írásbeliséghez szorosan kapcsolódik, másrészt kiemelkedik az aláírás kérdésköre. Az aláírás ugyanis érvényességi kellék és bizonyíték egyben, sőt kicsit több, hitelesítési aktus. Az aláíró megismeri és magára nézve kötelezőnek fogadja el a dokumentumban foglaltakat, felelősséget vállal tartalmáért. Az aláírás szabad kézzel történik, de természetesen ezt az aktust számtalan módon lehet helyettesíteni, de aláhúzendó, hogy főszabályként érvényesül. LIVERMORE és EUARJAI munkájukban az ausztrál szabályozás példáját bemutatva kifejtik, hogy a nemzeti szabályozások elismerik a nem papír alapú dokumentumokat, csak épp az elektronikus dokumentumokhoz is aláírást kívánnak.<sup>45</sup>

A Modelltörvény megfogalmazása bonyolult, igyekszik az aláírást absztrahálni és részeire bontani, hogy az elektronikus hitelesítés is alkalmazható legyen. A 7 cikkben úgy fogalmaz (saját tartalmi fordítás): ha a jogszabály valamely személy aláírását követeli meg, az aláírást teljesítettnek kell tekinteni, ha a személy magát azonosította és az információt kapó fél az azonosítást megerősíti, mindezt olyan kommunikációs csatornán keresztül mely megfelel a körülményekhez igazodó megbízhatóság követelményének.<sup>46</sup> A rendelkezést a mindenkori joggyakorlat töltheti fel tartalommal, de elvben alkalmas arra, hogy különféle elektronikus adatközlést megfelelőnek nyilvánítson.

## **C. Eredetiség**

Az írásbeliség és az aláírás fogalmai az eredetiséghez kötődnek, kiindulópontjuk is azonos, az üzletben kiemelt fontosságú bizalom. A bizalmatlanság, mely az ismeretlenségből, arctalanságból és

---

<sup>45</sup> Livermore-Euarjai para. 2.1.2

<sup>46</sup> (a) a method is used to identify that person and to indicate that person's approval of the information contained in the data message; and

(b) that method is as reliable as was appropriate for the purpose for which the data message was generated or communicated, in the light of all the circumstances, including any relevant agreement.



negatív tapasztalatokból fakad olykor jogi szinten is megköveteli, hogy ne pusztán írott és aláírt okmányt, hanem az „eredetit” mutassák be joghatások kiváltása érdekében. Az olyan többször gazdát cserélő dokumentumoknál, mint a hajóraklevél ez a követelmény alapvető. Csak az eredeti hajóraklevél fizikális birtoklása győzi meg a fuvarozót, hogy cselekednie kell, ha egy hamisítvány vagy hibás raklevél, régi másolat alapján jár el, kártérítési kötelezettség terheli.

Az elektronikus világban a különbségtétel eredeti és másolat között hamvában halt ötlet. Az oda-vissza dátumozások ellenőrizhetetlenek és a monitor sem sárgul az évek múlásával. Természetesen vannak technikák melyekkel megállapítható, melyik adat eredeti és melyik hiteles, de ezekhez komoly számítástechnikai szaktudás és idő szükséges. A fuvarozótól a kereskedelem fejlődése megkövetelhetné a szükséges technikai tudás elsajátítását, ám az eredeti cél épp az, hogy az idővel spóroljunk.

A Modelltörvény ezt a kérdést más megvilágításba helyezi, ahhoz, hogy megoldhassa. Az eredetiség funkcióját abban látja, hogy az a legerősebb bizalmi garancia, vagyis nem az eredetiséget, hanem a lehető legnagyobb biztonságot kell nyújtani. Ehhez az integritás fogalmát használja, mint az eredetiség egyetlen követelményét. Az integritás alatt azt érti, hogy jogosulatlan személyek nem módosíthatják az adat tartalmát. Ha az adott - elektronikus - rendszer képes megjeleníteni az információt és garantálja, hogy jogosulatlanok nem fértek hozzá, funkcionálisan eredetinek tekinthető.<sup>47</sup>

#### **D. Átruházhatóság**

A forgathatóság megoldása elektronikus úton a legkényesebb kérdés.<sup>48</sup> A fejezet elején is jeleztem, hogy bármilyen koncepcióval áll neki a jogalkotó a szabályozásnak a kérdés kulcskérdés marad. Ez a tulajdonság igényli a legmagasabb biztonsági garanciákat. A funkcionalizmus nyelvére fordító Modelltörvény 17 cikkének 3. bekezdése az egyediség (uniqueness) követelményét vezetné be, amely minőséggel rendelkező adat kiválthatná a hagyományos értékpapírokat. A követelmény része, hogy a jogok és kötelezettségek egy meghatározott személyhez (a jogosulthoz) kerüljenek és

---

<sup>47</sup> *Electronic Commerce: Legal considerations* (1998), p. 39.

<sup>48</sup> Livermore-Euarjai para. 2.1.4

legyen kizárt a többszöröződés. Paradox, hogy az említett elkerülendő problémát a gyakorlatban épp a dematerializáció okozza, azzal hogy az értékpapír papír alapon és elektronikusan is megmarad.

### Összegzés

Az adatátvitel forradalmasításának egyik jelenségét dematerializációnak neveik. Ez az eszköz a hagyományos okiratokról való gondolkodásra készlet. Mire használjuk őket, milyen elvárásokat támasztunk feléjük? Az elvárások beazonosítása után a számítástechnika olyan adatsort képez, amely megfelel ezeknek az elvárásoknak és ezt az adatsort elektronikus okmánynak nevezi.

Dolgozatunk okmányát tekintve az írásbeliség, aláírás, eredetiség és átruházhatóság az „elvárások”. Minden szabályozásnak ezek biztosítása lesz az érzékeny pontja. Ezek azok a hagyományos funkciók (illetve a mindegyik mögött meghúzódó biztonság, bizalom) melyeket ki kell váltani és elektronikus jog nyelvére fordítani, mely úgy hangzik: érthető kódolás, egyéni hitelesítés, integritás és egyediség. Ha a feladat megoldódott továbbra is el kell gondolkodni, elegendő-e általános eszköztárral kezelni a hajóraklevél kérdését, vagy mivel az meghaladja az átlagos értékpapír minőségét, különleges szabályozásra is szorul.

### III. Fejezet: Az elektronikus kereskedelmi jog válaszai

#### 1. Az elektronikus kereskedelem meghatározása

Az e-commerce vagyis az elektronikus kereskedelem és kapcsolódó fogalmak megragadását VEREBICS János kimerítően összegezte. Egyes szerzők (Neil Cameron) az interneten keresztül történő kereskedelmet, mások (Vladimir Zwass) az üzleti tranzakciók távközlési hálózatokon keresztül való végzését tartják annak az Amerikai Egyesült Államokban megjelent elektronikus kereskedelmi kézikönyvben igen általánosan „az üzleti információ nem papír alapú cseréjeként” írják körül a fogalmat.<sup>49</sup> VEREBICS végül egy hasznos szintézist adja az elektronikus kereskedelemnek, mely szerinte három fogalmi kört ölel át: (i) közvetlen értékesítés céljával történő kereskedést, (ii) eladástámogatást (reklám) és (iii) a kereskedelem eszköz- és

---

<sup>49</sup> Verebics, p. 31.

feltételrendszerének elektronizálását.<sup>50</sup> Az előző fejezetből is kitűnik, hogy a dematerializáció jelensége az elektronikus kereskedelem harmadik fogalmi körébe tartozó kérdéseket érinti.

## 2. Az elektronikus kereskedelmi jog helye a jogrendszerben

Tekintve, hogy az elektronizáció, olyan eszközöket érint, melyet a jog szabályoz, elengedhetetlen, hogy az elektronikus kereskedelmi jog helyét (és ezáltal szabályait, hatását) meghatározzuk. Ahhoz, hogy egyáltalán az elektronikus kereskedelmi jogról tudjunk beszélni, a jogalkotónak bizonyos szabályozási (jogágtéremtési?) igénnyel kell fellépnie. Az UNCITRAL rendelkezései szerint<sup>51</sup> az elektronikus kereskedelem szabályozásához három kritériumnak kell megfelelni:

- a. az elektronikus adatközlés jogi elismerése
- b. az ilyen adatközlés bíróság előtt bizonyítékként legyen elfogadható
- c. elektronikus aláírás (hitelesítés) szabályozása

Ha az igény megvan az ilyen irányú jogalkotásra, még mindig nyitottak az eszközök és a módszerek. (közjog-magánjog) Az elektronikus kereskedelmet nemzetközi egyezmények, az Európai Unió területén irányelvek és nemzeti jogszabályok rendezik. Az elektronikus kereskedelmi jog főszabályként a kereskedelmi kódexek kiegészítője, a kereskedelmi jogra alapul, tehát közvetve része a polgári jognak. A kereskedelmi jogban használatos szerződések és dokumentumok azonban közvetlenül a polgárjogi kódexekben is megjelenhetnek, illetve számos nemzetközi egyezmény konkrétan foglalkozik keretszabályozásukkal.<sup>52</sup>

A jogrendszerben elhelyezést bonyolítja, hogy egyes jogrendszerek (holland, svéd) megkülönböztetnek tengerjogot, mint a szállítási jog speciális részét.<sup>53</sup> A nemzeti jogrendszerekben való speciális elhelyezés nem befolyásolja az elemzést, tekintve, hogy a szabályozás alapelvei és módszertani főként magánjogi és azon belül kereskedelmi jogi, valamint ugyanúgy vonatkoznak rá a nemzetközi kereskedelmi (multi - és bilaterális) egyezmények, mintha a kereskedelmi jog vagy a

---

<sup>50</sup> Verebics p. 34

<sup>51</sup> Vilus p. 164

<sup>52</sup> *Electronic Commerce: Legal considerations* (1998) p. 46.

<sup>53</sup> <http://www.lexadin.nl/wlg/legis/nofr/eur/lxwened.htm#Transport And Maritime Law>

polgárjogi kódex részeként kerültek volna szabályozásra. A tengerjogi-szállítási jogot áthatják az általános (lex mercatoria, UNIDROIT) és különös (Bécsi Vételi Egyezmény) nemzetközi kereskedelmi dokumentumok.<sup>54</sup>

Nézőpontom szerint a holland jogrendszerben való jogági elkülönítés pusztán technikai jellegű, a hagyományok tiszteletéből, illetve praktikus szempontokból fakad, nincs mögötte szigorú elvi megfontolás. A jogági elhatárolás alapja egy adott terület jogszabályainak minőségileg elkülönült, meghatározott struktúrával rendelkező csoportja, amely sajátos tartalommal és módszerrel szabályozza a jogalanyok magatartását társadalmi együttélés jogilag meghatározott körében. Az elnevezések a tájékozódást segítik, támpontokat adnak a jogkeresőknek. Mindezekből az következik, hogy a dematerializáció érintheti és érinti az egész jogrendszert és az érintett terület meglévő hagyományai (sajátos tartalma és módszere) határozza meg a kialakítandó szabályokat.

### **3. A tengeri hajóraklevél dematerializálásának jogi eszközei**

Milyen követelményeknek kell megfelelnie az elektronikus hajóraklevélnek, hogyan oldhatóak fel a dematerializáció dilemmái?

Elsősorban - mint minden jogintézmény mögött - ott kell lennie az érintettek konszenzusának, feladónak, címzettnek, bankoknak, állami hatóságoknak stb. el kell fogadnia az elektronikus formátumot, mint teljes értékű hajóraklevelet. Az általam olvasott szerzők jó része ezt bizalmi kérdésnek nevezi és az elterjedés gátjaként jelöli meg. Én azonban úgy gondolom ez alapfeltétele minden jogintézménynek, de a kereskedelem joggal követel meg extra garanciákat. Másodsorban ugyanazokkal a tulajdonságokkal kell rendelkeznie, mint a hagyományos hajóraklevélnek. Teljesen megfelelő válasz még nem született, a dolgozat további részében sorra vesszük a vonatkozó nemzetközi dokumentumokat, miként rendezték a kérdést.

#### **A. UNCITRAL Modell Szabályozás**

A magánjog egységesítésével foglalkozó UNCITRAL már 1996-ban alkotott egy tervezetet az e-kereskedelem egységes szabályozására, melyet 1998-ban egészítettek ki. Ezt a dokumentumot már

---

<sup>54</sup> Bell, p. 244.

többször idéztem a II. fejezetben, mivel a koncepciója (filozófiája) és a problémameglátása példa értékű.

A Modelltörvény célja az volt, hogy (i) túljusson a papír nélküli kereskedelem jogi akadályain, (ii) biztonságos, kiszámítható jogi környezetet teremtsen az elektronikus ügyvitelhez és (iii) bevonja a feleket az elektronikus szerződések tervezésébe.

A Modelltörvény kódex jellegű, a civil jog filozófiájára alapul. Első része - általános rész - az elektronikus kereskedelemre általában vonatkozó szabályokat fogalmazza meg, míg a második rész specifikus szabályokat tartalmaz. A speciális rész mindössze egy fejezetet tartalmaz, ami az áruszállítással kapcsolatos kérdéseket szabályozza. Az előkészítés során a résztvevők kifejtették, hogy a nyíltvégű struktúra alkalmas arra, hogy a Modelltörvényt a jövőben új különös szabályokat tartalmazó fejezetekkel bővíthessék.<sup>55</sup>

## **B. CMI Szabályzat**

A szabályzatot 1990-ben fogadták el. A jogi eszköz egyik célja az volt, hogy megőrizze az átruházhatóságot, mint a hajóraklevél fontos jellemzőjét. A feladót jelszavas (Private Key) védelemmel látták el, mely garantálta, a biztonságot és az integritást. A jelszó tulajdonosa (holder) követelhetette a szállítást, rendelkezett a feladói jogokkal.

A jogcím átruházást is rendező szabályzat, megtiltva az átruházást. A feladó és a fuvarozó is köteles védeni a jelszót, hogy a megbízhatóság ne kérdőjeleződhessen meg. További előírás, hogy, a jelszónak függetlennek kell lennie a szerződéstől, ne lehessen a fuvarszerződésre következtetni a megjelöléséből, valamint a számítógépes rendszerhez való hozzáférés kódjával sem egyezhet meg.<sup>56</sup>

A CMI Szabályzat azonban nem rendelkezik jogi kötőerővel. A felek kifejezett, egybehangzó akarata szükséges alkalmazásához, és még ha ez a feltétel teljesül is, az nem írja felül az alkalmazandó hatályos szabályzatok (Hága-Visby, Hamburgi) rendelkezéseit, vagyis azoknak továbbra is meg kell felelni.<sup>57</sup> A hagyományos papír alapú hajóraklevél használatával elhajózó

<sup>55</sup> Guide to Enactment of the UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996) p. 108. Forrás: [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/05-89450\\_Ebook.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/05-89450_Ebook.pdf)

<sup>56</sup> CMI 8. cikk elérhető: <http://www.derechomaritimo.info/CMI-rulesebills1.htm>

<sup>57</sup> CMI 6. cikk

fuvarszerződésre alkalmazni kell a nemzeti jogot és a vonatkozó nemzetközi egyezményeket, a CMI szabályzat 11. zárócikke kimondja, hogy az alkalmazandó jog szabályán nem változtat, ha a hajóraklevél elektronikus formátumú.<sup>58</sup>

### C. Hága-Visby Szabályzat

A Hágai szabályzat 1968-ban Visby-ben módosított változata<sup>59</sup> még nem foglalkozott az elektronikus okmányok kérdésével, a hajóraklevelet azonban több helyen is említi. A szerződés előkészítési munkálatai (travaux preparatoire) is igen tanulságosak, így röviden kitérek a szabályzat koncepciójára. A 3. cikkben a fuvarozó vagy ügynöke kötelességévé teszi a hajóraklevél kiállítását, miután az árut átvette. A 4. cikkben pedig *prima facie* bizonyítéknak nyilvánítja azt. Az egyezmény előkészítő szövege alapján pedig kiderül, mit is ért a jogalkotó *prima facie* bizonyíték alatt. A hajóraklevél mindaddig teljes erejű bizonyíték, amíg a benne foglaltak ellenkezőjét nem bizonyítják.<sup>60</sup> Vagyis a hajóraklevél jogi értelemben egy megdönthető vélelem. Ebből is kitűnik, hogy itt svéd elnök és támogatói a hajóraklevél bizonyíték funkciójára gondolt, melyet természetesen egy ellenőrzés felülírhat. Ugyanakkor a német delegált nem értett egyet a szabályozással, véleménye szerint a raklevélnek megdönthetetlen vélelemnek kellene lenni, hiszen az értékpapír is egyszerre.

### D. Hamburgi Szabályzat

A Hamburgi Szabályzat<sup>61</sup> sokkal megengedőbb, a szigorú szabályoktól eltekint, ugyanakkor nem rendezi a hajóraklevél tulajdonságait, csak a kiállításáról és a formájáról szól. A szabályzat 14 cikkében kimondja, hogy mikor a fuvarozó az árut átveszi, az feladó kérelmére köteles kiállítani a hajóraklevelet. Ez a szabály egyébként a Budapesti belföldi áru fuvarozásról szóló egyezményben is megjelenik.<sup>62</sup> A raklevelet nem csak a fuvarozó, hanem felhatalmazottja is aláírhatja, sőt a hajó

<sup>58</sup> General Assembly Resolution 51/162 of 16 December 1996 UNCITRAL MODEL LAW ON ELECTRONIC COMMERCE, elérhető: <http://www.uncitral.org/english/texts/electcom/ml-ecomm.htm>

<sup>59</sup> Hague/Visby Rules 1968, elérhető: <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>

<sup>60</sup> Allan, p. 231.

<sup>61</sup> Hamburg Rules 1968, elérhető: <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hamburg.html>

<sup>62</sup> CMNI 11. cikk (1)

kapitányának aláírását a fuvarozó aláírásának kell tekinteni. Vagyis az okmány nem minden esetben kötelező, más okmánnyal is ki lehet hajózni, de kérelemre kötelezően kiállítandó. Az aláírásra vonatkozó szabály pedig praktikus és egyfelől megelőlegezi a bizalmat a fuvarozóval szemben, másfelől nem mentesíti kötelezettségei alól, ha a raklevelen csak a kapitány aláírása szerepel. A harmadik bekezdés pedig még tovább megy és megnyitja az utat az elektronikus hajóraklevél felé. Az aláírást tekintve kiemeli, hogy - többek közt - az lehet kézzel írt, bélyegzett vagy akár elektronikus is, ha az a kibocsátó ország jogába nem ütközik.<sup>63</sup>

### **E. Rotterdami Szabályzat**

A Rotterdami Szabályzatot<sup>64</sup>, mint multilaterális nemzetközi egyezményt 2009. szeptember 23-án fogadták el, eddig 21 ország írta alá. Az egyezmény mely a remények szerint felváltja a Hága-Visby és a Hamburgi Szabályzatokat már nevesítve foglalkozik a tengeri hajózás elektronikus okmányaival. A 8. cikkben általánosan kimondja, hogy bármely az egyezmény hatálya alá tartozó okmány lehet elektronikus formátumú, mi több ettől is tovább megy, egyenlőséget tesz a hagyományos papír alapú okmányok és az elektronikusan rögzített okmányok között.

Az egyezmény 9. cikke a kapcsolódó eljárásokat rendezi. Biztosítja, hogy a forgatható elektronikus okmányok kibocsátása és átruházása megfelelő legyen, egyértelműen megnevezze a jogos tulajdonost és megőrizze hitelességét (integrity).

A 10. cikkben azt a kérdést is rendezi, hogyan cserélhető hagyományos átruházható okmány elektronikusra. (A tulajdonosnak át kell adnia az okmányt a fuvarozónak, aki köteles elektronikus formában azt kibocsátani, mely szintén átruházható lesz.) Az eljárás után természetesen az eredeti okmány érvényét veszti és képtelen joghatások kiváltására. Szeretném kiemelni, hogy az átváltás visszafelé is ugyanezen módszerrel működik az egyezmény alapján.

### **Összegzés**

---

<sup>63</sup> The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.”

<sup>64</sup> Rotterdam Rules 2009, elérhető: <http://davismarine.com/articles/Rotterdam%20Rules%20with%20Index.pdf>

A dematerializáció nem csak eszköz, hanem tágran értelmezve az elektronikus kereskedelmi jog jelensége. Az elektronikus kereskedelmi jognak kell keresni a válaszokat, melyeket a technika felvet és ezek a válaszok a már meglévő polgári jogi és kereskedelmi jogi rendszerbe kell, hogy illesztődjenek. Az áru fuvarozás nemzetközi és ágazati jellegű, ezért nemzetközi egyezményekkel ágazatonként szabályozzák. A tengeri hajóraklevélre vonatkozó hatályos előírások (UNCITRAL Modelltörvény, CMI, Hága-Visby, Hamburgi, Rotterdami szabályzatok) az idő előrehaladtával egyre összetettebb előírásokat fogalmazznak meg.

### **Megoldási lehetőségek, javaslatok**

#### **1. Funkciók szétválasztása és egyedi szabályozás**

A hajóraklevél három funkciót tölt be, azonban a hajósok a gyakorlat szerint az első két funkció (elismervény és a szerződés létrejöttének bizonyítéka) könnyen kivitelezhető elektronikus módon, a probléma igazából a harmadik funkció, az értékpapír jelleg miatt vetődik fel.<sup>65</sup> Emiatt a tengeri kereskedelemben is elterjedt a waybill, vagyis a fuvarlevél használata. A fuvarlevélhez pedig alacsonyabb garanciák is elégségesek. Hogy egy konkrét példát említsek a hajóraklevél felmutatása (implicite a birtoklása) ad teljes jogosultságot a rakományhoz, még a nem átruházható raklevélnél elegendő annak benyújtása/iktatása (filing).<sup>66</sup> Egyértelmű, hogy az iktatás megoldás egyszerűbb elektronikus eszközökkel.

A transz-atlanti konténerszállító hajók 85%-a - tüneti kezelésként - ilyen tengeri fuvarlevelet használ, és a számuk egyre csak növekszik. WILSON szerint a terjedését az is elősegíti, hogy az áru rendezetési helye kötött, nincs valódi igény arra, hogy a tengeri szállítás alatt gazdát cseréljen.<sup>67</sup> Akár így van, akár nem ezen eset értelmében viszont le kellene választani az értékpapír funkciót a raklevélről, hisz jelen esetben, ha értékpapírt akar kiadni, az mindenképpen fuvarlevél is lesz, ami nem tükrözi a kiállító szándékát.

#### **2. Általános szabályozás**

<sup>65</sup> Wilson 2008, *Carriage of Goods by Sea*, pp. 164-165.

<sup>66</sup> Whitaker 1995, *Letters of Credit and Electronic Commerce*, p. 709.

<sup>67</sup> Wilson 2008, *Carriage of goods by sea*, p. 158.



A megoldást a szerzők többsége támogatja, miszerint legyen egy egységes elektronikus fuvarokmány szabályozás. Ebben az esetben az átruházhatóság funkcióját kell elektronikus formába önteni. A dematerializált értékpapírok hazai szabályzata alapján ennek vannak technika (értékpapírszámla, zárt távközlési rendszer) és jogi feltételei (kibocsátás, váltás, összevonás). Amennyiben a funkciók hierarchiája létezik ez a megoldás életképes, ha viszont nincs teljes fedettség, úgy járhatunk, mint a rövid takaró esetében, vagyis valami mindig fázni fog, valahova nem ér el a jog keze. A szürke zónák és a vele járó bizonytalanság - ahogy már többször felvetődött a dolgozatban - a kereskedők a bankok és a fogyasztók számára is elfogadhatatlan.

### **3. Speciális szabályozás**

A harmadik megoldás, ha megtartva a hajóraklevél hármas funkcióját elismerjük, hogy unikális okmányról van szó. Ebben az esetben az értékpapírszámlák mintájára külön számlán kellene az elektronikus tengeri hajóraklevelet kezelni. Ehhez megjegyzendő, hogy többször említett Modelltvény tetszőlegesen bővíthető speciális szabályokkal, így hasonló módszerekkel lehetne dolgozni, csak épp további extra garanciákat, illetve ahol szükséges engedményeket lehetne beépíteni. Ez persze fölösleges, sőt a jogrendszerre nézve káros is lehet, ha a különbségek nem léteznek.

## Összefoglalás

A tengeri kereskedelmet az első benyomás ellenére nem az határozza meg, amivel rendelkezik, hanem az, amivel nem. Az idő és a bizalom olyan hiánycikk, melyet nem lehet más országból importálni, meg kell teremteni. A helyzet csapdája, hogy az idő és a bizalom fordított arányban áll egymással, a gyors megoldások magukban rejtik a megbízhatatlanságot.

A dolgozatomban egy kereskedelmi intézmény „válságán” keresztül mutattam be a két tényező egymásnak feszülését. A technika fejlődése kikényszeríti, hogy olyan bevett intézmények is megváltozzanak, mely a bizalomteremtést szolgálják.

A tengeri hajófuvarlevél angol neve is a bill of ladingből évszázadok során bill of ladinggé alakulása is mutatja az intézmény patinás jellegét. A történelem - a kereskedelmi gyakorlat - egy multifunkcionális iratot teremtett, mely egyediségében is a legfontosabb tengeri okmány. A klasszikus hármas funkcióját (bizonyíték, elismervény, értékpapír) azonban az információs társadalom kora megkérdőjelezi, és próbára teszi. A bevezetőben feltett kérdésre: milyen jogi eszközök szükségesek az okmánykézbesítés gyorsításához? A válaszuk az lehet, hogy a dematerializáció eszköze és az elektronikus kereskedelmi jog eszköztára. Az okmányok funkciójának azonosítása és azok lefordítása az elektronikus kereskedelmi jog nyelvére.

A második kérdésre: felvetődő megoldási javaslatok kivitelezése nem okoz-e nagyobb kárt, mint hasznot? Azt válaszolhatjuk, hogy attól függ. Az új szabályozások nem tökéletesek, de a céljuk, hogy ugyanazt a biztonságot nyújtsák az elektronikus dokumentumok használatával, mint a hagyományos okiratok. Valószínűsíthető, hogy ez nem érhető el. A technika tönkremehet, az emberi szaktudás szerepe megnő, a hálózat feltörésének veszélye nagyobb. Így végső soron, azt, dematerializálódik-e a hajóraklevél, a kereskedelem résztvevői fogják eldönteni. Mégpedig azzal, hogy eldöntik, *készek-e elveszíteni a part biztonságát?*

## Irodalomjegyzék

### I. Angol nyelvű források

#### Könyvek

*Richard Aikens, Michael Bools, Richard Lord*, Bills of Lading, Informa, London, 2006

*Kurt Grönfors*, Towards Sea Waybills and Electronic documents, Svenska Sjörettsföreningen i Göteborg, Elanders tryckeri, Kungsbacka, Sweden, 1991

*Svante O. Johansson*, - An Outline of Transport Law - International Rules in Swedish Context, Jure Förlag AB, Stockholm, 2008

*Allan Philip*, The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague Visby Rules, Comité Maritime International, Antwerpen, 1997

*Paul Todd*, *Cases and materials on bills of lading*, BSP Professional Books, Great Britain by Billing and Sons Ltd Worcester, 1987

*John F. Wilson*, Carriage of Goods by Sea, 6th edition, PEARSON Longman, Great Britain, 2008

*Sy Ibrahima*, Electronic Bills of Lading, Implications and Benefits for Maritime Transport in Senegal, 1999

#### Cikkek

*Kevin Bell*, Sphere of Application of the Vienna Convention on Contracts for the International Sale of Goods, 8 Pace Int'l L. Rev. 237, 1996

*Marek Dubovec*, The problems and possibilities for using electronic bills of lading as collateral, Arizona Journal of International and Comparative Law, 23 Ariz J. Int'l & Comp. L. 437, 2006

*John Livermore, Krailerk Euarjai* 'Electronic Bills of Lading and Functional Equivalence', 1998 (2) The Journal of Information, Law and Technology (JILT), 1998

*Jelena Vilus*, Electronic Commerce: An incentive for the modernization and harmonization of contract law, Uniform Law Review Vol. 8. Issue 1-2, 2003

*David R. Whitaker*, Letters of Credit and Electronic Commerce, Vol. 31, 1995

### **Jelentések**

*UNCTAD, Electronic Commerce: Legal considerations*, 1998

*The Legal Position of the Member States with Respect to Electronic Data Interchange, TEDIS Final Report*, Commission of the European Communities, Brussels, 1989

### **Jogesetek**

*Metro. Wholesale Supply v. The M/V Royal Rainbow*, 12 F.3d 58, 61 (5th Cir. 1994).

*Pyrene v. Scindia Navigation Co* [1954] 2 QB 402

### **Nemzetközi egyezmények**

CISG United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, 1980

CMI Rules for Electronic Bills of Lading, 1990

Hague-Visby Rules, 1968

Hamburg Rules, 1978

Rotterdam Rules, 2009

UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, 1996

### **Weblapok**

<http://r0.unctad.org/ecommerce/docs/legal1.pdf>

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.html>

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hamburg.html>

<http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/text/treaty.html>

<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N97/763/57/PDF/N9776357.pdf?OpenElement>

<http://davismarine.com/articles/Rotterdam%20Rules%20with%20Index.pdf>

<http://www.derechomaritimo.info/CMI-rulesebills!.htm>

<http://www.lexadin.nl/wlg/legis/nofr/eur/lxwened.htm#Transport And Maritime Law>

Spicz Müller Bence  
A tengeri hajóraklevél dematerializálódásának problematikája  
a polgári - és az elektronikus kereskedelmi jogban

<http://www.rfidjournal.com/article/articleprint/2779/-1/1>

<http://www.uncitral.org/english/texts/electcom/ml-ecomm.htm>

Egységes utolsó letöltés: 2011. május 5.

## II. Magyar nyelvű források

### Könyvek

*Bíró György*, Szerződési Alaptípusok, Novotni Kiadó, Miskolc, 2001

*Constantinovits Milán, Sipos Zoltán*, Nemzetközi kereskedelmi ügyletek, Aula Kiadó, Budapest, 2008

*Hargitai József*, Jogi fogalomtár, Magyar Hivatalos Közlönkiadó, Budapest, 2005

*Menyhárd Attila*, Dologi jog, Osiris Kiadó, Budapest, 2007

*Tomori Erika*, Értékpapírjog, Mobil Kiadó és Grafikai Stúdió, Budapest, 2004

*Vékás Lajos*, Szakértői Javaslat az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez, Complex Kiadó, Budapest, 2008

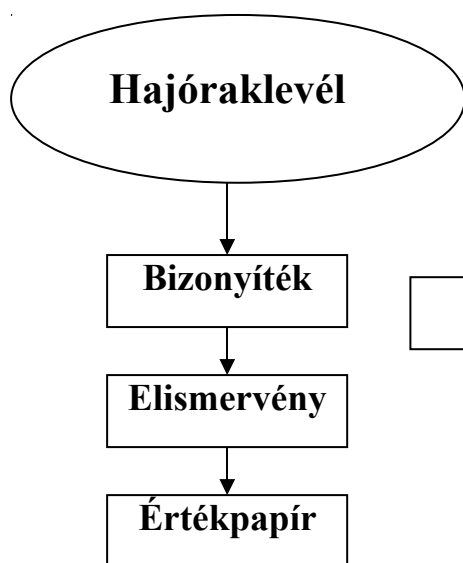
*Verebics János*, Az elektronikus gazdasági kapcsolatok joga, HVG-ORAC Lap- és könyvkiadó, Budapest, 2001

### Jogsabály

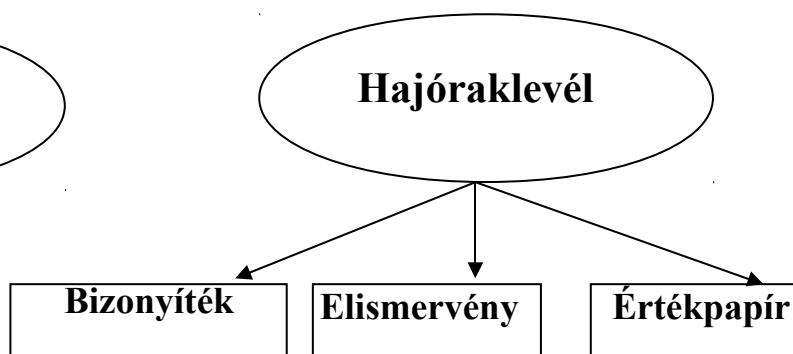
1959. évi IV, törvény a Polgári Törvénykönyvről

CMNI, Budapesti Egyezmény a belföldi áru fuvarozási szerződésről, 2000

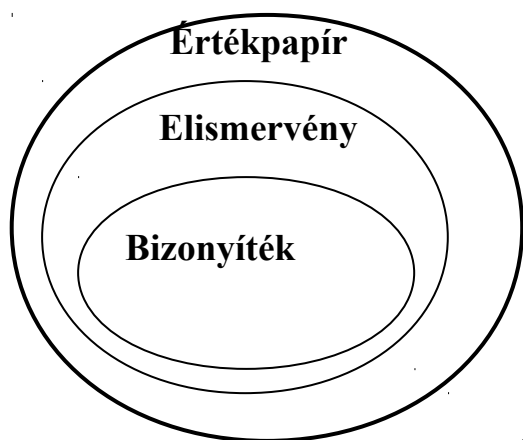
MELLÉKLET



**I/a. Ábra**

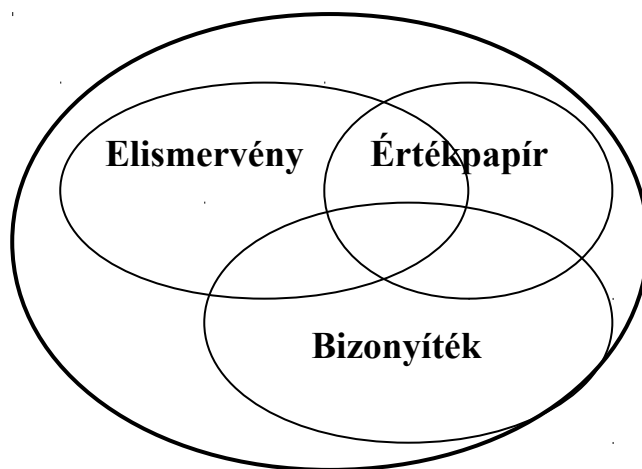


**II/a. Ábra**



**I/b. Ábra**

**Elektronizáció hatása  
 hierarchiális funkciók esetén**



**II/b. Ábra**

**Elektronizáció hatása  
 koordinált funkciók esetén**

Megjegyzés: A b jelzetű ábránál a legkülső, vastagabb vonallal kiemelt ellipszis szimbolizálja magát a tengeri hajóraklevelet. Az I. ábra esetében a hajóraklevél megegyezik az értékpapírral, vagyis osztja az értékpapírok sorsát, még a II. ábra koncepciója szerint a hajóraklevél kicsit több mint értékpapír.