

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA

T/10748. számú

törvényjavaslat

a szerződő fuvarozón kívüli személy által végzett nemzetközi légitfuvarozásra vonatkozó bizonyos szabályok egységesítéséről szóló, 1961. szeptember 18-án Guadalajarában aláírt, a Varsói Egyezményhez kapcsolódó Kiegészítő Egyezmény kihirdetéséről

**Előadó: Dr. Csillag István
gazdasági és közlekedési miniszter**

Budapest, 2004. július

2004. évi törvény

a szerződő fuvarozón kívüli személy által végzett nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó bizonyos szabályok egységesítéséről szóló, 1961. szeptember 18-án Guadalajarában aláírt, a Varsói Egyezményhez kapcsolódó Kiegészítő Egyezmény kihirdetéséről

1. §

Az Országgyűlés a szerződő fuvarozón kívüli személy által végzett nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó bizonyos szabályok egységesítéséről szóló, 1961. szeptember 18-án Guadalajarában aláírt, a Varsói Egyezményhez kapcsolódó Kiegészítő Egyezményt (a továbbiakban: Egyezmény) e törvénnyel kihirdeti.

(A Magyar Népköztársaság ratifikációs okmányának letétbe helyezése 1964. november 23-án megtörtént, és az Egyezmény a Magyar Népköztársaság vonatkozásában 1965. február 21-én lépett hatályba.)

2. §

Az Egyezmény eredeti angol nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása a következő:

**„CONVENTION SUPPLEMENTARY TO THE WARSAW CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR PERFORMED BY A PERSON OTHER THAN THE CONTRACTING CARRIER, SIGNED IN GUADALAJARA, ON 18 SEPTEMBER 1961
(GUADALAJARA CONVENTION 1961)**

THE STATES SIGNATORY TO THE PRESENT CONVENTION

NOTING that the Warsaw Convention does not contain particular rules relating to international carriage by air performed by a person who is not a party to the agreement for carriage

CONSIDERING that it is therefore desirable to formulate rules to apply in such circumstances

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

In this Convention:

(a) „Warsaw Convention” means the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929, or the Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955, according to whether the carriage under the agreement referred to in paragraph (b) is governed by the one or by the other;

(b) „contracting carrier” means a person who as a principal makes an agreement for carriage governed by the Warsaw Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor;

(c) „actual carrier” means a person other than the contracting carrier, who, by virtue of authority from the contracting carrier, performs the whole or part of the carriage contemplated in paragraph (b) but who is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of the Warsaw Convention. Such authority is presumed in the absence of proof to the contrary.

Article II

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the agreement referred to in Article I, paragraph (b), is governed by the Warsaw Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Convention, be subject to the rules of the Warsaw Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the agreement, the latter solely for the carriage which he performs.

Article III

1. The acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the limits specified in Article 22 of the Warsaw Convention. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by the Warsaw Convention or any waiver of rights conferred by that Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 of the said Convention, shall not affect the actual carrier unless agreed to by him.

Article IV

Any complaint to be made or order to be given under the Warsaw Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, orders referred to in Article 12 of the Warsaw Convention shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article V

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if he proves that he acted within the scope of his employment, be entitled to avail himself of the limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent he is unless it is proved that he acted in a manner which, under the Warsaw Convention, prevents the limits of liability from being invoked.

Article VI

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

Article VII

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

Article VIII

Any action for damages contemplated in Article VII of this Convention must be brought, at the option of the plaintiff, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 28 of the Warsaw Convention, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier is ordinarily resident or has his principal place of business.

Article IX

1. Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Convention or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole agreement, which shall remain subject to the provisions of this Convention.
2. In respect of the carriage performed by the actual carrier, the preceding paragraph shall not apply to contractual provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried.
3. Any clause contained in an agreement for carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void. Nevertheless, for the carriage of cargo arbitration clauses are allowed, subject to this Convention, if the arbitration is to take place in one of the jurisdictions referred to in Article VIII.

Article X

Except as provided in Article VII, nothing in this Convention shall affect the rights and obligations of the two carriers between themselves.

Article XI

Until the date on which the Convention comes into force in accordance with the provisions of Article XIII, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

Article XII

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States.
2. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the United States of Mexico.

Article XIII

1. As soon as five of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.
2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the United Nations and the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of Mexico.

Article XIV

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.
2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Government of the United States of Mexico and shall take effect as from the ninetieth day after the date of such deposit.

Article XV

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the Government of the United States of Mexico.
2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the United States of Mexico of the notification of denunciation.

Article XVI

1. Any Contracting State may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by notification to the Government of the United States of Mexico that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible.
2. The Convention shall, ninety days after the date of the receipt of such notification by the Government of the United States of Mexico, extend to the territories named therein.

3. Any Contracting State may denounce this Convention, in accordance with the provisions of Article XV, separately for any or all of the territories for the international relations of which such State is responsible.

Article XVII

No reservation may be made to this Convention.

Article XVIII

The Government of the United States of Mexico shall give notice to the International Civil Aviation Organization and to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

- (a) of any signature of this Convention and the date thereof;
- (b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;
- (c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article XIII, paragraph 1;
- (d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;
- (e) of the receipt of any declaration or notification made under Article XVI and the date thereof.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention. DONE at Guadalajara on the eighteenth day of September One Thousand Nine Hundred and Sixty-one in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages. In case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Warsaw Convention of 12 October 1929 was drawn up, shall prevail. The Government of the United States of Mexico will establish an official translation of the text of the Convention in the Russian language. This Convention shall be deposited with the Government of the United States of Mexico with which in accordance with Article XI, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the International Civil Aviation Organization and to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

**1961. SZEPTEMBER 18-ÁN GUADALAJARÁBAN ALÁÍRT KIEGÉSZÍTŐ
EGYEZMÉNY A VARSÓI EGYEZMÉNYHEZ A SZERZŐDŐ FUVARÓZÓN KÍVÜLI
SZEMÉLY ÁLTAL VÉGZETT NEMZETKÖZI LÉGI FUVARÓZÁSRA VONATKOZÓ
BIZONYOS SZABÁLYOK EGYSÉGESÍTÉSÉRŐL**

(1961. ÉVI GUADALAJARA-I EGYEZMÉNY)

A JELEN EGYEZMÉNYT ALÁÍRÓ ÁLLAMOK

MEGÁLLAPÍTVA, hogy a Varsói Egyezmény nem tartalmaz a fuvarozási szerződésnek nem részes fele által teljesített nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó szabályokat,

FIGYELEMBE VÉVE, hogy ezért szükséges a fent említett esetekben alkalmazandó szabályok meghatározása,

MEGÁLLAPODTAK a következőkről:

I. cikk

Jelen Egyezmény alkalmazásában:

a) a „Varsói Egyezmény” a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló, Varsóban, 1929. október 12-én aláírt Egyezményt vagy a Varsói Egyezmény 1955-ben aláírt Hágai Jegyzőkönyvvel módosított szövegét jelenti, attól függően, hogy a b) bekezdésben hivatkozott légifuvarozási szerződés alapján végzett fuvarozást a fent említett egyezmények melyike szabályozza;

b) a „szerződő fuvarozó” azt a személyt jelenti, aki megbízóként a Varsói Egyezmény hatálya alá tartozó fuvarozási szerződést köt utassal vagy feladóval, vagy az utas vagy feladó nevében eljáró személlyel;

c) a „tényleges fuvarozó” a szerződő fuvarozótól eltérő azon személyt jelöli, aki a szerződő fuvarozó felhatalmazása alapján teljesíti a b) bekezdésben foglalt fuvarozás teljes egészét vagy egy részét, de aki a teljesített fuvarozási szakasz tekintetében a Varsói Egyezmény értelmében nem minősül felváltó fuvarozónak. A felhatalmazást az ellenkező bizonyításáig megadottnak kell tekinteni.

II. cikk

Amennyiben az első cikk b) pontja értelmében a Varsói Egyezmény hatálya alá tartozó fuvarozást teljes egészében vagy részben a tényleges fuvarozó végzi, jelen egyezmény eltérő rendelkezése hiányában mind a szerződő, mind pedig a tényleges fuvarozó tekintetében a Varsói Egyezmény szabályai alkalmazandók; a szerződő fuvarozó tekintetében a szerződésben meghatározott fuvarozás egészére, míg a tényleges fuvarozó esetében a Varsói Egyezmény hatálya csak az általa ténylegesen teljesített fuvarozásra terjed ki.

III. cikk

1. A tényleges fuvarozó, és munkakörükben eljáró alkalmazottjának és ügynökének a tényleges fuvarozó által végzett fuvarozással kapcsolatos cselekménye és mulasztása a szerződő fuvarozó cselekményének és mulasztásának tekintendő.

2. A szerződő fuvarozónak, valamint munkakörükben eljáró alkalmazottjának és ügynökének cselekménye és mulasztása a tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozás tekintetében a tényleges fuvarozó cselekményének és mulasztásának tekintendő. A tényleges fuvarozó azonban az ilyen cselekmény vagy mulasztás következtében sem tartozik a Varsói Egyezmény 22. cikkében meghatározott határértékeket meghaladó felelősséggel. A tényleges fuvarozó jogait és kötelezettségeit – beleegyezése hiányában – nem érinti semmilyen megállapodás, amelyben a szerződő fuvarozó a Varsói Egyezményben elő nem írt kötelezettséget vállal, az Egyezményben biztosított jogról mond le vagy a Varsói Egyezmény 22. cikkében tárgyalt értéktúllépési nyilatkozatot fogad el.

IV. cikk

Varsói Egyezmény alapján a fuvarozóval szemben emelt panasz vagy részére adott utasítás ugyanazzal a hatással bír, akár a szerződő, akár a tényleges fuvarozóhoz címzik. A Varsói Egyezmény 12. cikkében szabályozott utasítások azonban csak abban az esetben hatályosak, ha azokat a szerződő fuvarozóhoz címzik.

V. cikk

A tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozás esetében a tényleges és a szerződő fuvarozó alkalmazottja és ügynöke jogosult a jelen egyezmény alapján az őt alkalmazó tényleges vagy szerződő fuvarozó által érvényesíthető felelősségi korlátokra hivatkozni, amennyiben bizonyítja, hogy a kárt alkalmazása körében eljárva okozta. Nem élhet azonban e kimentési lehetőséggel, ha bebizonyosodik, hogy olyan magatartást tanúsított, mely a Varsói Egyezmény értelmében kizárja a felelősség korlátozását.

VI. cikk

A tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozás esetében a vele és a szerződő fuvarozóval, valamint alkalmazási körükben eljáró alkalmazottjával és ügynökével szemben megítélhető kártérítés összege nem haladhatja meg azt az összeget, amelyet a jelen egyezmény alapján akár a szerződő, akár a tényleges fuvarozóval szemben érvényesíteni lehet, és egyik említett személy felelőssége sem haladhatja meg azt az összeget, amelyre a Varsói Egyezmény értelmében a felelőssége korlátozódik.

VII. cikk

A tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozás során okozott károk megtérítése iránti keresetét a felperes – választása szerint – mind a tényleges, mind a szerződő fuvarozóval szemben benyújthatja, őket együttesen vagy külön-külön is perelheti. Amennyiben a keresetet csak az egyik fuvarozóval szemben nyújtja be, az alperes fuvarozónak jogában áll perbe hívni a másik fuvarozót. Az eljárási szabályok tekintetében az eljáró bíróság államának joga (*lex fori*) irányadó.

VIII. cikk

Jelen egyezmény VII. cikkében meghatározott kártérítési keresetet a felperes választása szerint ahhoz a bírósághoz lehet benyújtani, amely a Varsói Egyezmény 28. cikke alapján a fuvarozóval szemben eljárhat, illetve a tényleges fuvarozó bejegyzett székhelye vagy telephelye szerint illetékes bírósághoz.

IX. cikk

1. Minden olyan szerződéses kikötés, amelynek célja a szerződő vagy a tényleges fuvarozó jelen egyezményben meghatározott felelősségének korlátozása vagy egy – a jelen egyezményben meghatározottnál – alacsonyabb felelősségi határösszeg megállapítása, semmis; ezen kikötések semmissége azonban nem vonja maga után

a szerződés egészének semmisségét, arra továbbra is a jelen egyezmény szabályai alkalmazandók.

2. A tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozás tekintetében az előző pontban említett rendelkezések nem alkalmazhatók azon szerződéses kikötésekre, amelyek a fuvarozott áru rejtett hibájából, minőségéből vagy fogyatékoságából eredő veszteségre vagy károkra vonatkoznak.

3. A fuvarozási szerződések azon kikötései, és a kár bekövetkezése előtt hatályba lépett azon megállapodások, amelyek akár az alkalmazandó jog meghatározásával, akár az illetékességi szabályoknak a jelen Egyezményben foglaltaktól eltérő megállapításával jelen Egyezmény rendelkezéseit megsértik, semmisek. Áru fuvarozására kötött szerződésben azonban választottbírói kikötés megengedett, amennyiben a Választottbírói szék helye a VIII. cikkben meghatározott valamely hely. A Választottbírói köteles a jelen Egyezmény szabályait alkalmazni.

X. cikk

A VII. cikk rendelkezéseinek kivételével jelen egyezmény egyetlen előírása sem érinti a szerződő és a tényleges fuvarozó viszonyában fennálló jogokat és kötelezettségeket.

XI. cikk

Jelen egyezmény a XIII. cikkben foglaltak szerinti hatálybalépésének napjáig aláírásra nyitva áll minden állam számára, amely az adott napon az ENSZ-nek vagy valamely szakosított szervének tagja.

XII. cikk

1. Ezen Egyezmény az aláíró tagállamok részéről történő ratifikálástól függően lép hatályba.

2. A ratifikációs okmányokat a Mexikói Egyesült Államok kormányánál kell letétbe helyezni.

XIII. cikk

1. Öt aláíró állam ratifikációs okmányának letétbe helyezése után jelen egyezmény – köztük – az ötödik okmány letétbe helyezésének napját követő kilencvenedik napon lép hatályba. Azon államok számára, melyek ennél az időpontnál később ratifikálják az egyezményt, a hatálybalépés időpontja a ratifikációs okmány letétbe helyezésének napját követő kilencvenedik nap.

2. Amint ezen Egyezmény hatályba lépett, a Mexikói Egyesült Államok Kormányának nyilvántartásba kell vetetnie az Egyesült Nemzeteknél és a Nemzetközi Polgári Repülésügyi Szervezetnél.

XIV. cikk

1. Hatálybalépése után jelen egyezményhez bármely ENSZ tagállam, illetve bármely szakosított szerv tagállama csatlakozhat.

2. A csatlakozás csatlakozási okiratnak a Mexikói Kormányánál történő letétbe helyezésével történik, és az a letétbe helyezés napját követő 90. naptól hatályos.

XV. cikk

1. Bármelyik Szerződő Állam felmondhatja ezt a Egyezményt a Mexikói Egyesült Államok kormányához címzett értesítéssel.
2. A felmondás a nyilatkozatnak a Mexikói Egyesült Államok Kormányához érkezésének napját követő 6 hónap elteltével hatályos.

XVI. cikk

1. A ratifikáció illetve a csatlakozás időpontjában vagy bármely későbbi időpontban bármely szerződő állam kijelentheti a Mexikói Egyesült Államok Kormányhoz intézett nyilatkozatában, hogy jelen Egyezmény hatályát kiterjeszti azon területekre is, melyeknek nemzetközi kapcsolataiért felelős.
2. Az Egyezmény hatálya a nyilatkozatnak a Mexikói Egyesült Államok Kormányától kézhezvétele napját követő harmincadik naptól kiterjed a nyilatkozatban megnevezett területekre.
3. A szerződő államok jelen Egyezményt a XV. cikk rendelkezéseivel összhangban bármikor jogosultak felmondani azon területek mindegyike vagy bármelyike tekintetében, amelyeknek nemzetközi kapcsolataiért felelősek.

XVII. cikk

Jelen Egyezményhez fenntartások nem fűzhetők.

XVIII. cikk

A Mexikói Egyesült Államok Kormányának tájékoztatja a Nemzetközi Polgári Repülésügyi Szervezetet és az Egyesült Nemzetek Szervezetének vagy bármely szakosított szervének minden tagállamát:

- a) ezen Egyezmény bármely aláírásáról és annak napjáról;
- b) bármely ratifikációs vagy csatlakozási okmány letétbe helyezéséről és annak napjáról;
- c) a jelen Egyezmény – XIII. cikk 1. pontja értelmében történő – hatálybalépésének idejéről,
- d) bármely felmondási nyilatkozat kézhezvételéről és annak napjáról;
- e) a XVI. cikk szerint tett bármely nyilatkozat vagy értesítés kézhezvételéről és annak napjáról.

A FENTIEK TANÚSÍTÁSÁUL alulírott, megfelelően felhatalmazott Teljhatalmú Meghatalmazottak aláírták ezt az Egyezményt.

KELT Guadalajarában, ezerkilencszázhatvanegy szeptember tizennyolcadikán angol, francia és spanyol hiteles nyelveken. Bármely belső ellentmondás esetén a Varsói Egyezmény nyelve, azaz a francia nyelv az irányadó. A Mexikói Kormány kötelezettséget vállal jelen Egyezmény orosz nyelven való kiadására.

Jelen Egyezményt a Mexikói Egyesült Államok Kormányánál kell letétbe helyezni, és a XI. cikk rendelkezéseinek megfelelően az aláírásra nyitva marad. Az aláírásokról a Mexikói Kormány köteles tájékoztatni az ICAO-t, valamint az ENSZ és a szakosított szervek tagállamait.”

3. §

(1) Ez a törvény a kihirdetése napján lép hatályba, rendelkezéseit azonban 1965. február 21-étől kell alkalmazni.

(2) A törvény végrehajtásáról a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

Általános indokolás

I.

A nemzetközi és hazai légitársaságok közlekedését nagy mértékben befolyásoló egyik legjelentősebb nemzetközi szerződést, a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítése tárgyában Varsóban, 1929. október 12-én aláírt egyezményt Magyarországon az 1936. évi XXVIII. törvény hirdette ki. A Varsói Egyezmény módosítása első alkalommal 1955. szeptember 28-án a Hágai Jegyzőkönyv útján történt. A Hágai Jegyzőkönyv kihirdetéséről Magyarországon az 1964. évi 19. törvényerejű rendelet rendelkezett. A Varsói Egyezmény következő módosítása a 4. számú Montreáli Jegyzőkönyv volt. Ezen Jegyzőkönyv 1998. június 14-én hatályba lépett, jogszabállyal való kihirdetése azonban hazánkban még nem történt meg.

Az 1961. évi Guadalajarai Kiegészítő Egyezményt (a továbbiakban: Egyezmény) Magyarország 1961. szeptember 18-án írta alá, és az hazánk vonatkozásában 1965. február 21-én lépett hatályba. Az Egyezmény kihirdetése a mai napig nem történt meg.

Jelen törvényjavaslat célja az Egyezmény törvénnyel történő kihirdetése.

II.

A Varsói Egyezményt személyek, poggyász és áru díj ellenében, légitársasággal végzett nemzetközi fuvarozására, illetve a légitársasággal teljesített ingyenes árutovábbításra kell alkalmazni. A Varsói Egyezmény meghatározza, hogy mit tekint nemzetközi fuvarozásnak, rendelkezik a fuvarokmányokról, a fuvarozó felelősségéről, meghatározza a felelősség alóli mentesség eseteit, a fuvarozó felelősségének felső határát és az alóli kivételeket, valamint a kártérítési per alapvető szabályait, továbbá tartalmazza a részben légi úton, részben bármilyen más módon teljesített kombinált fuvarozásra vonatkozó rendelkezéseket.

Az Egyezmény megalkotását az tette indokolttá, hogy a Varsói Egyezmény nem tartalmaz a fuvarozási szerződésnek nem részes fele által teljesített nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó szabályokat.

Az Egyezmény szerint a szerződő fuvarozó az a személy, aki megbízóként a Varsói Egyezmény hatálya alá tartozó fuvarozási szerződést köt utassal vagy feladóval, vagy az utas vagy feladó nevében eljáró személlyel; a tényleges fuvarozó pedig a szerződő fuvarozótól eltérő azon személy, aki a szerződő fuvarozó felhatalmazása alapján teljesíti a fuvarozás teljes egészét vagy egy részét, de a Varsói Egyezmény értelmében nem minősül felváltó fuvarozónak.

Amennyiben a fuvarozást teljes egészében vagy részben a tényleges fuvarozó végzi, mind a szerződő, mind pedig a tényleges fuvarozó tekintetében a Varsói Egyezmény szabályai alkalmazandók; a Varsói Egyezmény hatálya a szerződő fuvarozó

tekintetében a szerződésben meghatározott fuvarozás egészére, míg a tényleges fuvarozó esetében csak az általa ténylegesen teljesített fuvarozásra terjed ki.

Az Egyezmény meghatározza a szerződő fuvarozónak és a tényleges fuvarozónak (a munkakörükben eljáró alkalmazottjának és ügynökének) a cselekményei és mulasztásai, a Varsói Egyezmény alapján velük szemben emelt panaszok vagy részükre adott utasítások joghatását, az általuk érvényesíthető felelősségi korlátokat és kimentési lehetőségeket, a kártérítés összegének kereteit.

Az Egyezmény rögzíti továbbá, hogy a tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozás során okozott károk megtérítése iránti kereset – a felperes választása szerint – mind a tényleges, mind a szerződő fuvarozóval szemben benyújtható, együttesen vagy külön-külön is perelhetők. Amennyiben a felperes a keresetet csak az egyik fuvarozóval szemben nyújtja be, az alperes fuvarozónak jogában áll perbe hívni a másik fuvarozót. Az eljárási szabályok tekintetében az eljáró bíróság államának joga (lex fori) irányadó.

Az Egyezmény alapján semmis az a szerződéses kikötés, amelynek célja a szerződő vagy a tényleges fuvarozó Egyezményben meghatározott felelősségének korlátozása vagy egy – a jelen egyezményben meghatározottnál – alacsonyabb felelősségi határösszeg megállapítása, kivéve a tényleges fuvarozó által teljesített fuvarozás esetében azon kikötés, amely a fuvarozott áru rejtett hibájából, minőségéből vagy fogyatékoságából eredő veszteségre vagy károkra vonatkozik. Semmis továbbá az a szerződéses kikötés és a kár bekövetkezése előtt hatályba lépett megállapodás, amely az alkalmazandó jog meghatározásával vagy az illetékességi szabályoknak az Egyezményben foglaltaktól eltérő megállapításával az Egyezmény rendelkezéseit megsértik. Áru fuvarozására kötött szerződésben azonban – bizonyos esetekben – a választottbírósi kikötés megengedett.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

A nemzetközi légitfuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló nemzetközi szerződést 1929. október 12-én Varsóban írták alá. Az ún. Varsói Egyezményt hazánkban az 1936. évi XXVIII. törvény hirdette ki. A Varsói Egyezmény első módosítása az 1955. szeptember 28-án aláírt Hágai Jegyzőkönyv útján történt. A Hágai Jegyzőkönyv kihirdetéséről Magyarországon az 1964. évi 19. törvényerejű rendelet rendelkezett.

Az 1961. évi Guadalajarai Kiegészítő Egyezmény megalkotását az tette indokolttá, hogy a Varsói Egyezmény nem tartalmaz a fuvarozási szerződésnek nem részes fele által teljesített nemzetközi légitfuvarozásra vonatkozó szabályokat. Magyarország a Kiegészítő Egyezményt 1961. szeptember 18-án írta alá, és az hazánk vonatkozásában 1965. február 21-én lépett hatályba. A Egyezmény kihirdetése azonban nem történt meg.

Jelen törvényjavaslat célja a Guadalajarai Kiegészítő Egyezmény törvénnyel való kihirdetése.

A 2. §-hoz

A Guadalajarai Kiegészítő Egyezmény angol nyelvű szövegének beépítésére a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 1982. évi 27. törvényerejű rendelet 14. §-ának (3) bekezdése alapján került sor, amely főszabályként előírja, hogy a kihirdetésre kerülő, kizárólag idegen nyelven készült nemzetközi szerződést a hivatalos magyar nyelvű fordítással együtt az eredeti idegen nyelvek egyikén is ki kell hirdetni.

A 3. §-hoz

A javaslat a törvényben foglaltak végrehajtására a közlekedésért felelős minisztert jelöli ki.