

**Az egységes jogértelmezés hiányának leképeződése a
CMR felelősségi szabályainak a rendszerében**

- Kérdések és válaszok az Egyezmény jövőjét illetően -

Jelige: Münster

TARTALOMJEGYZÉK

1) Bevezetés	4
2) Egyezménytörténet	8
3) Az Egyezmény jogi jellege és a nemzetközi magánjog jogforrási hierarchiájában betöltött státusza.....	10
4) Az Egyezmény megjelenése és hatása egyes nemzeti jogrendszerekben – a CMR mint jogi modell	13
5) Az Egyezmény a magyar jogrendszerben:	15
a Ptk.-hoz fűződő kapcsolata	15
6) Az Egyezmény alkalmazási területe	17
7) A fuvarozási szerződésről	20
8) A CMR „felelősségi vonulatának” áttekintése	23
9) A fuvarlevél	24
10) A fuvarozási szerződés módosítása.....	26
10.1) A fuvarozó viszonyulása a feladó és a címzett rendelkezési jogosultságához és az abból eredő felelősségi kérdések.....	27
11) Több fuvarozó közreműködésének elméleti és gyakorlati kérdései	30
12) A fuvarozó felelőssége	32
13) Kontraktuális és deliktuális felelősség	34
14) Kárfogalom	36
14.1) Elveszett áru	36
14.2) Árukár	37
14.3) Késedelmes kiszolgáltatás és az abból eredő kár	38

15) Mentesülés	40
16) Az elévülés szabályai	46
17) Befejezés: a jövő	47
18) Bibliográfia	50

1) Bevezetés

„A Szerződő Felek felismerve, hogy a nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésre vonatkozó feltételeket - különösképpen az ilyen fuvarozáshoz használt okmányok és a fuvarozó felelőssége tekintetében - célszerű egységesen szabályozni, a következőkben állapodtak meg:”

(CMR Egyezmény: Bevezetés)

A nemzetközi kereskedelemnek és gazdasági kapcsolatok alakulásának, s világméretűvé válásának a 20. század politikai, gazdasági és technikai változásai adtak lendületet. A nemzetközi kereskedelembe való bekapcsolódásnak számos oka van, mint például az eltérő földrajzi, társadalmi, gazdasági, technológiai és technikai adottságok az országok között. Zafír János írja, hogy *„az árufuvarozás tulajdonképpen kialakulásától fogva nemzetközi, mivel mindig is átlépte az országhatárokat”*.¹ E tényezőknek köszönhetően alakult ki a nemzetközi árufuvarozási jog, melynek a nemzetközi közúti árufuvarozás terén való jogforrási kiteljesedése az 1956-ban elfogadott Egyezmény a Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről.² A fuvarozási szerződés a nemzetközi kereskedelmi forgalom talán legmeghatározóbb szerződés típusa, ezt mi sem bizonyítja jobban, mint, hogy az összes fuvarozási módozat vonatkozásában multilaterális nemzetközi egyezmények segítségével kísérlik meg összehangolni elemeit. Jelen dolgozat nem titkolt célja, hogy bemutassa, és egyben elemezze elsősorban a joggyakorlaton keresztül a közúti árufuvarozási szerződést, valamint a fent nevezett egyezmény eredményeit, hiányosságait és a tovább lépés lehetőségeit.

Első lépésben, azt gondolom a legfontosabb elhatárolni a szállítmányozást a fuvarozástól. A gazdasági kapcsolatok nemzetközivé válásával létrejött és a 20. század második felében egyre nagyobb tért nyerő szállítmányozói, vagy a logisztikai cégek, amelyek nélkül megvalósíthatatlan lenne az áruforgalom lebonyolításának a megszervezése. A szállítmányozás alapvető funkciója – csak úgy, mint a fuvarozási szerződésnek – maga az árutovábbítás.

¹Zafír János: A nemzetközi árufuvarozási jog, 174., In: Martonyi János - Bánrévy Gábor: A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve, Kiadja: az ELTE Továbbképző Jogi Intézet, Budapest, 1994

²Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény

Különbség azonban az, hogy a szállítmányozó ugyanakkor az áru fuvarozás megszervezését és az összetett fuvarozási tevékenység összehangolását bizományosként vállalja, s lesz közvetítő a megbízója, mint fuvaroztató és fuvarozó, illetőleg egyéb közreműködők között. Az utóbbi évtizedekben azonban megfigyelhetővé vált a szállítmányozás és a fuvarozás integrálódása.

A tendencia arra mutat, hogy növekszenek azok a szerződések, amikor a szállítványozó maga fuvaroz, és ilyenkor fuvarozó módjára felel az általa végzett fuvarozásért. Így egy logisztikai cég portfóliójában megfér egymás mellett a nemzetközi szállítványozás és a nemzetközi fuvarozás is. Megállapítható, hogy a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatok jelentős részét kitevő áruforgalom fenntartása elképzelhetetlen az áruk továbbításával kapcsolatos országhatárokat átlépő fuvarozási tevékenység és annak jogi szabályozása nélkül, amely egy gazdasági rendszer megfelelő működése szempontjából is elengedhetetlen.

Az Egyezmény megalkotásával a fenti preambulumnak megfelelően a nemzetközi közúti áru fuvarozás területén a nemzetközi szintű jogegységesítést kívánták megvalósítani. Véleményem szerint, az Egyezmény a közúti fuvarozást a felelősségi kérdések oldaláról közelíti meg. Ezt szolgálja a tipikusan, a fuvarjogra jellemző vélelmekkel operálás, a bizonyítási helyzetek megkönnyítése érdekében. Rendelkezései szigorúan egymásra épülnek, amelyek valójában a gyakorlatban, az élet szülte helyzetek folytán bontakoznak ki. A fuvarozók életét ez a standardizálás alapvetően megkönnyítette, mivel az Egyezmény alkalmazási feltételeinek fennállása esetén nem kérdéses, hogy melyik az az elsődleges joganyag, amely irányadó a szerződésükre.

Az Egyezmény 50. évfordulóján, 2006-ban Deauville-ben, Franciaországban a Nemzetközi Közúti Fuvarozók Szövetsége (IRU) által megtartott konferenciájának konklúziója a jogegységesítés kérdéskörében a következőképpen ragadható meg: a CMR Egyezmény figyelemre méltóan stabil nemzetközi szerződés, amely egyrészt jelentősen befolyásolta a részes államok nemzeti jogrendszerét, másrészt alkalmazásában a tagállamok nemzeti jogára támaszkodik, „*mivel a CMR-nek megvan az a kiváló tulajdonsága, hogy a felbukkanó jogházagai által a felmerülő jogeseteket bonyolulttá tegye*”.³ Teljes mértékben helytállónak találok e kijelentést, ugyanis az Egyezmény a rendkívül összetett fuvarozási folyamat egészét nem fedi le szabályaival.

³ The 50th Anniversary of the CMR Convention – Future and Perspectives of International Road Transport; Conclusion of the Symposium held at Deauville (France) – 18-19 May 2006. 700-704.

Az egységesen alkalmazandó jog ezúton megtörik és a nemzeti jogra, illetőleg a nemzeti bíróságok gyakorlatára és értelmezéseire hagyatkozik, akár az Egyezmény kollíziós normájának utalása által, akár az Egyezmény hallgatása folytán is következzen be.

A dolgozat témájául tehát a közúti fuvarozási módozattal történő nemzetközi árufuvarozást szabályozó CMR Egyezményt választottam, mivel egy nemzetközi logisztikai cégnél eltöltött szakmai gyakorlat során nagyobb rálátást nyerhettem a nemzetközi közúti árufuvarozási jog területére.

A tapasztalataim alapján merült fel bennem az a kérdés, hogy mennyiben tekinthető Magyarországon a nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogának egyik alapvető területe, a nemzetközi közúti árufuvarozási jog, kellően kimunkáltnak? Mennyiben rendelkezik szilárd jogértelmezési háttérrel? Elmondható, hogy a jogirodalom Magyarországon jelentősen elmarad a gyakorlat valós igényétől. Ennek legfőbb oka, hogy az Egyezményhez fűzött részletes kommentár kibocsátására nem került sor olyan jelleggel, mint például ahogyan az a nemzetközi adásvételi szerződést szabályozó Bécsi Egyezmény tárgyában már megtörtént.⁴ Így dolgozatom során a német jogirodalom nemzetközi fuvarjoghoz kapcsolódó szakkönyveit, különösképpen az Egyezményhez már megszületett Kommentárt⁵ vettem jelentős mértékben alapul.

Összefoglalva megállapítható, hogy az Egyezmény mögött szorosan ott állnak az egyes nemzeti jogi kultúrák, amely azt vetíti előre, hogy Magyarországon is bőségesebb szakirodalomra lenne szükség, egységes magyarázatokkal és jogi nézőpontokkal, amely a jogászok, bíróságok és egyben a magánszemélyek munkáját is elősegítené.

A magyar jogirodalomban eddig egyetlen mű vállalkozott az Egyezmény részletesebb bemutatására, amely elsősorban a hazai ítélkezési gyakorlatra fókuszál.⁶ Így mind az Egyezmény által szabályozott, mind a nem szabályozott kérdésekre nézve egységes jogértelmezési iránymutatás Magyarországon nem található, ami nehézséget okozhat a joggyakorlatban, éppen azért mert a fuvarjogban egy jogi tényállás megítélése rendkívül bonyolult tud lenni, számos összefüggést is felvetve.

⁴ Sándor Tamás - Vékás Lajos: Nemzetközi adásvétel – A Bécsi Egyezmény Kommentárja, HVG-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft, Budapest, 2005

⁵ Thume, Karl-Heinz: Kommentar zur CMR, Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, Frankfurt am Main, 2007

⁶ Hargitai László: Nemzetközi közúti árufuvarozás – CMR; Az 1956-ban, Genfben kötött CMR Egyezményről, a hazai ítélkezési gyakorlat összeállításával, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft, Budapest, 2008

A kár a gyakorlatban leggyakrabban a mélyfagyasztott áruk gépjárműben használt hűtőberendezésével összefüggve, a kiszolgáltatási késedelemmel, az árunak már a berakodás során való megsérülésével és a fuvardíj megfizetésével kapcsolatban merül fel, amely általában további problémákhoz és kérdésekhez vezet.

Mint például abban az esetben, amikor a jogvita⁷ fuvardíj-követelés miatt keletkezett a fuvarozó felperes és az alperes szállítmányozó között, aki mellé a perben beavatkozott az ügylet megbízója. Az alperes a fuvardíj összegszerűségét elismerte, de annak elutasítását kérte a rakomány megsérülése miatt. Az eljárás során szakértőt rendeltek ki, mivel az áru károsodása a gépjármű berakodására volt visszavezethető, ugyanis a fuvarozandó márványlapok rögzítésére szolgáló állvány nem volt alkalmas annak épségben tartására.

A jogvita során először az Egyezmény alkalmazási feltételeinek a fennállását kell vizsgálni, majd a fuvarozó felelősségének kérdéskörére kell kitérni az irányadó rendelkezések szerint, mivel valamennyi fuvarozási folyamat főszereplője és kulcsfigurája a fuvarozó, akinek a helyzetét a fuvarlevél erősítheti meg és egy megfelelően megkötött fuvarozási szerződés támaszthat alá. Állítottak-e ki fuvarlevelet? Mektől meddig tart a fuvarozási folyamat? Mikor keletkezett a kár? Mire terjed ki a fuvarozó (gépkocsivezető) ellenőrzési kötelezettsége a berakodás során? Kinek kell végeznie a berakodást? Történt-e kiszolgáltatási késedelem? A felelősség főszabálya érvényesül-e? Fennállnak-e a fuvarozói vagy a feladói felelősség alóli mentesülés feltételei? Nem utolsó sorban, mi a fuvardíj megítélésének a jogalapja: CMR vagy Ptk.⁸ Ilyen és hasonló kérdések merülnek fel egy esetleges jogvita során.

Dolgozatom során az egyes fontosabb fuvarozási részfolyamatokra reflektálva kíséreltem meg megadni a válaszokat a feltett kérdésekre és bemutatni az Egyezmény alkalmazását, mindvégig szem előtt tartva a német jogi iránymutatásokat.

A dolgozatom értelmezéséhez ajánlom a CMR Egyezménnyel való együtt olvasását.

⁷ BH 2008.220

⁸ 1959.évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről

2) Egyezménytörténet

A nemzetközi közúti árufuvarozásra vonatkozó jogegységesítést 1948-ban a Nemzetközi Intézet a Magánjog Egységesítéséért (UNIDROIT) kezdeményezte. Az egyezmény nemzetközi együttműködés eredménye: egy szakértői bizottság állt össze az UNIDROIT intézetéből, a Párizsi Nemzetközi Kereskedelmi Kamarából (ICC) és a Nemzetközi Közúti Fuvarozók Szövetségéből (IRU), amely tevékenységébe bevonta az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a részét képező Közúti Közlekedési Albizottsága által képzett munkacsoportot is.

1956-ban, Genfben fogadták el, amely a francia nyelvű elnevezésének - Convention Relative au contract du Transport International de Marchandise par Route - alapján CMR Egyezménynek neveznek.⁹ Az Egyezmény angol és francia nyelven került megszövegezésre, s mindkét szöveg egyaránt hiteles.¹⁰

Az Egyezmény első aláírói Ausztria, Belgium, Franciaország, Hollandia, Jugoszlávia, Lengyelország, Luxemburg, NSZK, Olaszország, Svájc és Svédország képviselői voltak. 1961-ben már öt állam ratifikálta az Egyezményt, és így az 1961-ben hatályba is lépett, a hatálybalépésre egyébként előírt ötéves határidő elteltével. Magyarország 1970. július 28.-án csatlakozott az Egyezményhez.

Az elmúlt évtizedek során további 50 európai, elő-ázsiai és észak-afrikai állam csatlakozott, amely jól mutatja, hogy az Egyezmény a nemzetközi fuvarjog területén az egyik legfontosabb nemzetközi megállapodássá vált.¹¹

⁹J. Decker, Peter: Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), Verkehrs-Verlag J. Fischer, 1985, 61.

Thume: i.m. 51.

¹⁰Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről: 1971.évi 3.tvr., 51.cikk 3.mondat

¹¹Hargitai: i.m. 15.

Thume: i.m. 52-53.

Az Egyezmény módosítására vonatkozó eljárást a 49. Cikk írja elő: „*A jelen Egyezménynek három éven át történő hatályban létét követően bármely Szerződő Fél az Egyesült Nemzetek Szervezete Főtitkárához intézett értesítés útján a jelen Egyezmény felülvizsgálása céljából értekezlet összehívását kérheti. A Főtitkár erről a kérelemről mindegyik Szerződő Felet értesíti és, ha az általa küldött értesítés keltétől számított négy hónapon belül a Szerződő Felek legalább egy negyede közli, hogy ehhez a kérelemhez hozzájárul, összehívja a felülvizsgálásra irányuló értekezletet.*” A CMR ezen rendelkezése is hozzájárul ahhoz, hogy az Egyezményt rendkívül stabilnak tekinthetjük, ugyanis a felülvizsgálati eljárás különösen szigorúnak minősíthető. Egy ilyen értekezlet összehívására és egyben módosításra napjainkig egyszer került sor, amikor a 23. Cikk 3. szakaszát módosították és hozzáillesztették a 7-9. szakaszokat a felelősség súly szerinti korlátozása tekintetében.¹²

Az Egyezmény egyedül a 47. Cikk vonatkozásában engedi meg a szerződő államoknak fenntartás megtételét az Egyezmény aláírása, megerősítése vagy ahhoz való csatlakozás alkalmával. Az Egyezménnyel szemben „*semmilyen más fenntartás nem fogadható el*”.¹³

Bármely szerződő fél jogosult az ENSZ Főtitkárához intézett értesítésben a szerződést felmondani. A felmondás tizenkét hónappal azon időpont után válik hatályossá, amikor a Főtitkár a vonatkozó értesítést megkapta.¹⁴ Ilyen esetre még nem került sor.

¹¹Thume: i.m. 5., 52.

The 50th Anniversary of the CMR Convention , 700-702.

¹³ 1971.évi 3.tvr., 48.Cikk (Cikk a továbbiakban:C.)

J. Decker: i.m. 62-63.

¹⁴ 1971.évi 3.tvr. 44.C.

3) Az Egyezmény jogi jellege és a nemzetközi magánjog jogforrási hierarchiájában betöltött státusza

Az Európai Unióban a szerződésekre alkalmazandó jog meghatározásának alapját az Európai Parlament és a Tanács 593/2008/EK (2008. június 17.) rendelete a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról (Róma I. rendelet, a továbbiakban: RI.) képezi. Az Egyezménynek a RI.-hez fűződő viszonyát tekintve, ugyanakkor *lex specialis* és elsőbbséget élvez az alkalmazása során: „*E rendelet nem érinti az olyan nemzetközi egyezmények alkalmazását, amelyeknek e rendelet elfogadásának időpontjában egy vagy több tagállam a részese, és amelyek a szerződéses kötelezettségek tekintetében kollíziós szabályokat állapítanak meg.*”¹⁵

Az Egyezmény rendelkezései teljes egészében kötelezőek – kógensek - a 41. Cikk 1.pontja értelmében: „... *semmis és hatálytalan minden olyan kikötés, amely a jelen Egyezmény rendelkezéseitől közvetve vagy közvetlenül eltér. Az ilyen kikötések semmissége nem vonja maga után a szerződés egyéb rendelkezéseinek a semmisségét.*” A CMR tehát egy nemzetközileg egységes jogot képez az áru fuvarjog területén, és amennyiben az Egyezmény rendelkezést tartalmaz egy kérdésre, úgy az a nemzeti jog szabályainak a helyébe lép.¹⁶

Ugyanakkor a jogegységesítés nem szabályozta a fuvarozási szerződéses jogviszonynak valamennyi jogi aspektusát. Így az Egyezmény nem tartalmaz rendelkezést a jogügylet általános szabályai vonatkozásában, mint a semmisség, a tévedés és fenyegetés, a felelősségbiztosítási kötelezettségre, a szerződésen kívüli mellékkötelezettségekre (zálogjog), a fuvardíj megfizetésére, vagy az elévülés szüneteltetésére vagy megszakítására. A CMR e hiányosságai a belső, nemzeti jog által kerülnek kitöltésre. Ennek megfelelően a nemzeti jog kiegészítő, szubszidiáris jelleggel kerül alkalmazásra a CMR mellett.

Néhány esetben a CMR tartalmaz kapcsoló szabályokat, melyek segítségével meghatározható az alkalmazandó jog, például:

- „*Az elévülési idő szüneteltetésére... az ügyben eljáró bíróság joga érvényes. Ugyanez érvényes az elévülési idő megszakítására is.*” (32. Cikk, 3. bekezdés, a *lex fori* esete)

¹⁵Európai Parlament és a Tanács 593/2008/EK (2008.június 17.) rendelete a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról (Róma I. rendelet), 25.C.

¹⁶Güllermann Dirk: Internationales Vertragsrecht, Verlag Franz Vahlen GmbH, 2011, 46.

Az a tény tehát, hogy a CMR is tartalmaz kapcsoló szabályokat, csak megnehezíti a jogalkalmazás kérdését. E kollíziós normák éppúgy kötelezően kerülnek alkalmazásra, mint a CMR anyagi jogi szabályai.

Megállapítható tehát, hogy azokban az esetekben, ahol az Egyezmény a nemzeti jog alkalmazását kifejezetten felhívja kapcsoló szabályaival, úgy a nemzeti jog szabályait kell alkalmazni a hézag kitöltésére, míg azokban az esetekben, amikor az Egyezmény hallgat és nem ad kifejezett iránymutatást a nemzeti jog alkalmazására, mint a zálogjog vagy az állásdíj kérdésében, ott szintén a nemzeti jog kerül szubszidiáriusan alkalmazásra. Arra a kérdésre, hogy melyik nemzeti, anyagi jog kerül alkalmazásra, az eljáró fórum nemzetközi magánjogának a szabályai adnak választ.

Magyarországon a Róma I. rendelet hatályba lépését megelőzően először a nemzetközi magánjogról szóló 1979.évi 13. törvényerejű rendelet szabályozta egységesen a szerződéses kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogot. A Róma I. rendelet az Európai Unión belül, az azonos tárgyú 1980-ban megkötött Római Egyezményt váltotta fel, annak utódként kerül alkalmazásra. Ennek megfelelően hazánkban a Római Egyezményt a 2006.évi XXVIII. törvény hirdette ki, melyet a Róma I. rendeletet kihirdető 2009.évi IX. törvény váltott fel. Így 2006-ot megelőzően megkötött fuvarozási szerződésekre az alkalmazandó jog megállapításához a Kódexet, a 2009 decemberéig megkötött szerződésekre a Római Egyezményt, ezt követően pedig a Róma I. rendelet kell alkalmazni.¹⁷

A Róma I. rendelet 5. Cikkének értelmében jogválasztás hiányában a fuvarozási szerződésekre alkalmazandó jog *„a fuvarozó szokásos tartózkodási helye szerinti ország joga, feltéve, hogy az átvétel helye vagy az átadás helye vagy a feladó szokásos tartózkodási helye szintén abban az országban van. Ha ezek a követelmények nem teljesülnek, a felek által megállapított átadás helye szerinti ország jogát kell alkalmazni”*.

¹⁷ Burián László – Czigler Dezső Tamás – Kecskés László – Vörös Imre: Európai és nemzetközi kollíziós jog, Krim Bt., Budapest, 2010, 196-197

A keresetindítás szabályait a 31. Cikk szabályozza. Ez a rendelkezés utat nyit a „*forum-shopping*” alkalmazásának, amely során a keresetet indító fél azért válogat a felmerülő joghatóságok között, mert a fórum által alkalmazott kollíziós jogi szabályok az általa kedvezőbbnek tartott jog alkalmazását jelenthetik.¹⁸

A német jogtudomány az Egyezményt *lex specialis* volta folytán az Európán belüli tehergépkocsik közlekedését szabályozó „*Grundgesetz*”-nek, azaz alaptörvénynek tartja, mivel majdnem minden európai állam az Egyezmény részese.¹⁹ E kijelentéssel a CMR-nek a nemzetközi fuvarjogban betöltött hangsúlyos szerepe ismételten megállapítható és bizonyítható.

¹⁸ Hargitai: i.m. 51.

¹⁹ Reihmann – Martiny: i.m. 1119.

4) Az Egyezmény megjelenése és hatása egyes nemzeti jogrendszerekben – a CMR mint jogi modell

Az Egyezmény szabályai²⁰ az elmúlt évtizedek során az alábbi két módon jelentek meg a szerződő államok nemzeti fuvarjogában:

- az egyezmény törvénybe foglalásával, tárgya szerint kizárólag a nemzetközi közúti árufuvarozásra alkalmazva – szabályozásában elválik egymástól a nemzetközi és a nemzeti fuvarjog, illetőleg
- az egyezmény törvénybe foglalásával egyidejűleg a rendelkezéseit a belföldi árufuvarozásra is kiterjesztve – a nemzetközi és a nemzeti fuvarjog egybeesik.

Finnország, Svédország és Norvégia vegyesen, a határokon átnyúló közúti árufuvarozás szabályait a CMR-nek megfelelően és a belföldi árufuvarozás szabályait egy egységes törvénybe foglalták.²¹

Németországban az Egyezményt 1961. augusztus 16.-án hatályba lépett törvény hirdette ki: Törvény az 1956. május 19.-ei Egyezményről, a Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről. Az Egyezmény különleges jelentőséget ért el a német jogrendszerben, ugyanis a német polgári törvénykönyv (BGB) nem szabályozza külön szakaszban a fuvarozási szerződés szabályait, ezáltal a vállalkozási szerződés altípusának tekintik (Kötelmi jog, 631.§). Az 1998-ban végrehajtott „fuvarjogi-reform” során a kereskedelmi törvénykönyvükbe (HGB) beillesztett 407. §, a fuvarozási szerződésről, amely magában foglalja az áruk közúti, vasúti, belvizeken történő, valamint a légi közlekedési eszközzel történő fuvarozásának a szabályait. A CMR és a kereskedelmi törvénykönyvbe felvett fuvarozási szerződés fogalom egymással azonos. A reformnak és a német nemzeti fuvarjog szabályozásának elsősorban a CMR adott lendületet, amely rendelkezéseiben tudatosan a CMR-re támaszkodik.²²

²⁰ A „jogi modell” elnevezést a The 50th Anniversary of the CMR Convention című közlemény tartalmazza, 702.

²¹ Thume: i.m. 5.

²² Thume: i.m. 5.; 188-189.

Gesetz zu dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr(CMR) vom 16.August 1961.; BGB:Bürgerliches Gesetzbuch; HGB: Handelsgesetzbuch

Az Egyezmény Ausztriában azzal a különlegességgel – a második esetkörnek megfelelően - érvényesül, hogy 1990-ben a kereskedelmi törvénykönyvébe (UGB) utasítással beillesztve a CMR-t kiterjesztették a határain belüli árufuvarozásra is, tehát a CMR a belföldi árufuvarozásra is irányadó.²³

2006-ban megtartott konferencián Anglia pedig úgy foglalt állást, hogy az angol bírók többé már nem „barátságtalanok és ellenségesek” a CMR alkalmazásával szemben, az utóbbi évtizedben már szigorúan alkalmazzák esetjogukban, s ezáltal kívánnak jó európai polgárrá válni, nyitva az egységesebb nemzetközi jogalkalmazás felé.

Végezetül az Egyezménynek kétség kívül hatása van és modellként szolgál más nemzetközi dokumentumok megalkotása során is. Ilyen az OHADA, vagyis Egységes Törvény a Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésekre, amely 16 afrikai államban lépett hatályba 2004-ben. Hatást gyakorolt az 1980-ban megkötött Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezményre (CIM) is.²⁴

²³ Thume: i.m. 992-993.

Bundesgesetz, 28.66.1990, mit dem das Handelsgesetzbuch sowie das Binnenschiffahrtsgesetz hinsichtlich der innerstaatlichen Anwendung des Beförderungsvertrages im internationalen Straßengüterverkehr – CMR geändert werden (Binnen-Güterbeförderungsgesetz); UGB: Unternehmensgesetzbuch

²⁴ The 50th Anniversary of the CMR Convention , 704.

5) Az Egyezmény a magyar jogrendszerben:

a Ptk.-hoz fűződő kapcsolata

A magyar Polgári Törvénykönyv a fuvarozási szerződést a kötelmi jog önálló szerződéstípusaként a 488.-506. § - aiban szabályozza. A Ptk. meghatározza az áru fuvarozás legfontosabb szabályait, melyeknek alkalmazása – fuvarozási fajtákra tekintet nélkül – kötelező, és csak kifejezett felhatalmazás esetén lehet eltérni a törvény rendelkezéseitől. Ilyen eltérést enged a törvény a nemzetközi áru fuvarozás esetében az 506. § (1) bekezdés alapján: *„Ha a küldeményt az országhatáron túl kell továbbítani, e fejezet rendelkezéseit csak annyiban lehet alkalmazni, amennyiben nemzetközi szerződés vagy egyezmény, illetőleg szabály másképpen nem rendelkezik.”*²⁵

Fontos kiemelni a fenti hivatkozott szakaszból, hogy nem a Ptk. egészéhez képest hívja fel az ott felsorolt nemzetközi normákat, hanem a Ptk.-nak a „A fuvarozás” c. fejezetéhez képest.²⁶

A fuvarjogi szabályozás Magyarországon többszintű, a Ptk. általános szabályait az egyes fuvarfajtákat szabályozó külön fuvarozási szabályzatok egészítik ki, amelyek a fuvarozási jog szabályozásának a második szintjét jelentik. Ez esetben a második szintet a Közúti Áru fuvarozás Szabályzata (KÁSZ) alkotja, a 2/1981. (I.31.) MT rendelet a közúti árutovábbítási szerződésekről.²⁷

A leírtak alapján megállapítható, hogy amennyiben a magyar jog kerül alkalmazásra a CMR Egyezmény kollíziós normája vagy hallgatása - közbeékelődve a Kódex, Római Egyezmény vagy a Róma I. rendelet kapcsoló szabálya által - révén, úgy az áru fuvarozási szerződésből következően a Polgári Törvénykönyv szabályait és a Közúti Áru fuvarozás Szabályzatát vesszük elő, mint mögöttes joganyag.

²⁵ Jobbágyi Gábor – Fazekas Judit: Kötelmi Jog, Szent István Társulat, Budapest, 2007, 328.

²⁶ Hargitai: i. m. 15.

²⁷ 4. § Gépjárművel végzett fuvarozásnál a szerződő felek (fuvaroztató és fuvarozó) jogaira, kötelezettségeire, valamint a szerződés teljesítésére a Polgári Törvénykönyv fuvarozásra vonatkozó rendelkezéseit az 5-15. §-okban foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni.”

Barta Judit - Fazekas Judit-Harsányi Gyöngyi - Kovács István - Miskolczi Bodnár Péter-Ujváriné Antal Edit: Üzleti Szerződések, UNIÓ Lap- és Könyvkiadó Kereskedelmi Kft., 2005, 196-197.

A Legfelsőbb Bíróság máig ható bírósági útmutatása is alátámasztja e következtetésem, ugyanis helyesen kell látni a CMR és az alkalmazandó – adott esetben magyar – mögöttes polgári jogi szabályok együttes érvényesülését és a két joganyag elhatárolási pontjait. A perbeli fuvarozási szerződés belföldi gazdálkodó szervezetek között jött létre, amelynek során a feladó (alperes) egy német cég képviseletében megbízta a fuvarozót (felperes) faházak Németországba történő fuvarozására azzal, hogy a fuvardíjat a külföldi cég (címzett) fogja megfizetni. A vitás helyzetet az idézte elő, hogy a külföldi cég (címzett) a fuvardíjat nem egyenlítette ki, ezért a felperes annak megfizetésére az alperest kérte kötelezni. A bírósági gyakorlatban ismert az a megoldás, miszerint a címzett fizeti a fuvardíjat az áru kiszolgáltatásakor. Mivel a CMR által nem tartalmazott kérdésről van szó, tehát hallgat, így amennyiben a szerződő félnek nem tekinthető címzett e kötelezettségének nem tesz eleget, annyiban a fuvardíj megfizetésének a kötelezettsége a fuvaroztatónak a szerződéses jogviszonyból kifolyólag, aki jelen esetben az alperes.

Így a feladó díjfizetési kötelezettségére, illetve annak megszegésére vonatkozó rendelkezéseket az 1979.évi 13. törvényerejű rendelet 25.§ értelmében - *„a szerződésre vonatkozó jog annak az államnak a joga, amelyben a szerződés megkötésének időpontjában a fuvarozó lakóhelye, szokásos tartózkodási helye, illetve a székhelye, vagy a telephelye van”* - a Ptk.-ból kell alkalmazni, amely megalapozza a feladó helytállási kötelezettségét a fuvardíj és a késedelmi kamatok tekintetében.²⁸

²⁸ Hargitai: i.m. 61-63.; BH 1998.140; BH1996.51
1979.évi 13. tvr. a nemzetközi magánjogról
1959.évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről, 499. § és 301. §

6) Az Egyezmény alkalmazási területe

Az 1. Cikk 1. pontja értelmében „...az Egyezmény minden olyan szerződésre érvényes, amely áruknak közúton járművel díj ellenében végzett szállításáról szól, ha az áru átvételének helye és a kiszolgáltatásra kijelölt hely, - amint ezeket a fuvarozási szerződésben megjelölték, - két különböző állam területén van, amelyek közül legalább az egyik szerződő állam. Ez a rendelkezés a felek székhelyére és állampolgárságára tekintet nélkül érvényes.” Az Egyezmény alkalmazási körét tárgyi, területi és személyi hatálya jelöli meg. Tárgyi hatály alapján az Egyezményt minden olyan szerződésre alkalmazni kell, ahol a díj ellenében közúton járművel áru fuvarozást végeznek. Területi hatály alapján alkalmazandó, ha az áru feladásának, átvételének a helye és a kiszolgáltatásának a helye két különböző állam területén fekszik, és amelyek közül az egyik legalább az Egyezmény részes állama. Egy belga ítélet kimondta, hogy amennyiben az áru fuvarozás akár csak néhány, jelen esetben 4km-rel lépte át a belgiumi határt Németország irányába, már a CMR hatálya alá tartozik.²⁹ A személyi hatály a szerződés alanyaira terjed ki, tekintet nélkül székhelyükre és állampolgárságukra. A 3. pont értelmében az Egyezmény épp úgy érvényes olyan szerződésekre, ha a fuvarozást államok, állami intézmények vagy állami szervezetek végzik.

A 4. pont pedig rögzíti, hogy az Egyezmény hatálya nem terjed ki a nemzetközi postaegyezmények rendelkezései alapján végzett fuvarozásokra, a hullafuvarozásra, valamint az átköltözködési ingóságok fuvarozására.

Árunak tekinthető alapvetően valamennyi ingó dolog, például élelmiszertermék. Nem csupán az egyértelműen kereskedelmi forgalomban álló árukat kell alatta érteni. Így értékkel bírhatnak összeszerelésre szoruló alkatrészek tömeges fuvarozása valamely gyár számára is.³⁰

Veszélyes áru is képezheti a fuvarozás tárgyát, de ezekre a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) tartalmaz irányadó rendelkezéseket, amelyek megelőzik a CMR szabályait, mint *lex specialis*.

²⁹ Groth Georg: Übersicht über die internationale Rechtsprechung zur CMR, Verlag Versicherungswirtschaft e.V, Karlsruhe, 1981, 3.o. 5.Fall – Bruxelles 1971

³⁰ J. Decker: i.m. 64-65.

Zafír: i.m., 191.

Vischer, Frank – Huber, Lucius – Oser David: Internationales Vertragsrecht, Stämpfle Verlag AG Bern, 2000, 222.

A szerződésnek az Egyezmény érvényességi körébe való tartozásának megállapítására elsősorban a szerződés tartalma irányadó, nem a tényleges teljesülése, megvalósulása. Így egy másik járműre való átpakolás, az áru átvételének a helyének országon belüli áthelyezése, az áru átvételének az országában el nem hárítható okokból, például lopás vagy tűz miatt történő befejeződése vagy alfuvarozó bevonása nem változtat a szerződés tartalmi érvényességén. Ugyanakkor, ha eredetileg belföldi árufuvarozási szerződés jött létre, majd egy esetleges utasítás révén az áru kiszolgáltatásának helye egy másik állam területére esik, az alkalmazási feltételek fennállása esetében „mindig és automatikusan” módosítani kell az eredeti szerződést.

Az Egyezmény egyre „növekedő és agresszív”³¹ alkalmazást követel magának, mivel a területi hatály értelmében elegendő a szerződéses partnerek közül csak egy szerződő államnak lenni, amennyiben minden más feltétel fennáll. Így Magyarországról egy Szaúd-Arábiába irányuló közúti árufuvarozásra is a CMR lesz irányadó.

Elmondható tehát, hogy a 41. Cikk értelmében az Egyezmény kötelező és feltétlen alkalmazást nyer az 1. Cikk teljesülése esetén.

Az Egyezmény rendelkezései alapvetően az unimodális nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésre kerülnek alkalmazásra. A 2. Cikk a multimodális fuvaroztatás egy különleges esetét szabályozza, amely Nagy-Británia kívánságára került felvételre az Egyezménybe földrajzi fekvésére hivatkozva, hiszen szükségszerűen léphet be itt egy másik fuvarozási mód a közúti fuvarozás mellé. Az Egyezmény tehát nem a multimodális fuvaroztatást szabályozza, hanem pusztán egy kivételt enged az unimodális fuvarozási módozat alól.

Kimondja ugyanis a hatálya tekintetében, hogy *„ha az áruval rakott járművet az útvonal egy részén, tengeren, vasúton, belvízi vagy légi úton fuvarozzák, anélkül, hogy az árut átraknák, az egész útvonalra az Egyezményt kell alkalmazni”*.

³³Reihmann – Martiny: i.m. 1119-1122.

Ha viszont a másik fuvarszközön bekövetkezett kárt nem a közúti fuvarozó tevékenysége vagy mulasztása okozta, akkor erre a fuvarszközre, fuvarozási módra vonatkozó egyezmény alkalmazandó. Azaz adott esetben a közúti fuvarozó a hajón bekövetkezett kárért a tengeri fuvarozásra vonatkozó szabályok szerint felelhet.³²

A kombinált áru fuvaroztatási módok szabályozása külön egyezmény tartalmát képezi, amelynek tárgyában 1980-ban az ENSZ keretében már született egy nemzetközi megállapodás. Ez az egyezmény máig nem lépett hatályba.³³

³² Vörös Imre: A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga II., Krim Bt., Budapest, 2004, 218.

D'arcy, Leo – Murray, Carole – Cleave, Barbara: Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade, London, Sweet & Maxwell, 2000, 340.o.: Thermo Engineers Ltd v. Ferrymasters Ltd.

³³ BGH, Urteil vom 17.7.2008 – I ZR 181/05: Anwendungsbereich der CMR, Recht der Internationalen Wirtschaft, 2008/10.

7) A fuvarozási szerződésről

A fuvarozási szerződés jellegzetesen járulékos szerződés, amely feltételezi valamely másik, alapul szolgáló szerződés megkötését. A fuvarozás az alapul fekvő, önálló gazdasági célra irányuló szerződés teljesítésének a része, annak az utolsó lépése, azonban attól elkülönülő jogviszony.³⁴

Nem az Egyezmény, hanem az adott jogvita során alkalmazandó nemzeti jog mondja meg, hogy a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződés létrejött-e a felek között. Azonban mire jogvitára kerül a sor, már nem csak a fuvarozási szerződés megkötésén, hanem gyakran annak a teljesítésén is túl vannak az érintettek. Ezért a szerződés létrejöttében meghatározó szerepe van a gyakorlat által kialakított szerződéses gyakorlatnak.³⁵

Az Egyezmény egészéből levezethető, hogy a fuvarozási jogviszonynak három alanya van:

- a feladó, aki a küldemény továbbítását megrendeli
- a fuvarozó: aki a küldeményt továbbítja
- a címzett, aki a küldeményt átveszi.

A jogviszony jellegzetessége, hogy a fuvarozási szerződés csak a feladó és a fuvarozó között jön létre, amelyből a címzett közvetlenül jogokat szerez és bizonyos kötelezettségek is terhelik. Így a létrejött fuvarozási szerződés harmadik személy, azaz a címzett javára szóló ügylet. A 13. Cikkben foglaltak egyértelműen alátámasztják, hogy a fuvarozási szerződés nem más, mint harmadik személy javára megkötött jogügylet. A címzett személyét nem feltétlenül kell meghatározni a fuvarozási szerződésben, hanem utasítás formájában később is megnevezhető. Előfordulhat azonban, hogy a feladó és a címzett ugyanaz a személy; ez az eset akkor, ha valaki saját címére fuvaroztat. A fuvardíj pedig a felek szabad megállapodásának a tárgyát képezi. A fuvarozási szerződésben meghatározott „díj” nem feltétlenül jelenti a pénzben való ellenszolgáltatást, hanem bármilyen a teljesített fuvarozási szolgáltatásnak megfelelő értékkel járó ellenszolgáltatás lehet.

Célszerű a szerződésben még arról is rendelkezni, hogy mennyi idő (állásidő) áll költségmentesen a feladó és a címzett rendelkezésére a ki és berakodáskor, illetve, hogy az ezt meghaladó időben a fuvarozó milyen állásdíj felszámítására jogosult.

³⁴ Vörös: i.m.213-214.

³⁵ Hargitai: i.m. 19.

„Az állásdíj rendeltetése az, hogy a fuvarozónak a saját érdekkörén kívül eső fuvarozási akadály miatt a fuvar eszköz átmenetei hasznosíthatatlansága folytán keletkezett veszteséget pótolja. Az állásdíj megtérítésének a kötelezettsége alól a fuvaroztatót nem mentesíti az, hogy a fuvarozási akadály nem az ő felróható magatartásának a következménye.”

Ha a hatósági intézkedés a fuvaroztató oldalán merült fel – állatorvosi hozzájárulás kiadásának kötelezettsége a rakomány szállításához – úgy a fuvaroztatót terheli az állásdíj megfizetésének a kötelezettsége. A károk veszélyét annak a félnek kell viselnie, akinek az érdekkörébe a kárt kiváltó hatósági intézkedés tartozik.³⁶

Az Egyezmény nem tartalmaz kifejezett rendelkezést a fuvarozási határidőre vonatkozólag, ugyanis az útvonal kiépítettségének és forgalmának jelentős szerepe van a távolság teljesítésében. Csupán azt írja elő, hogy megegyezés tárgyát képezi a határidő, amelyen belül a fuvarozást végre kell hajtani. Ennek hiányában a fuvarozó ésszerű időtartamon belül köteles a fuvarozást teljesíteni. Ésszerű idő az, amely a teljesítéshez általában szükséges.³⁷

A fuvarozási szerződés főszabályként konszenzuál szerződés, tehát a felek egybehangzó akarat-elhatározása hozza létre, amelyet a szerződésre irányadó nemzeti jog alapján kell megítélni. A felek privátautonómiájának körébe tartozik a szerződéskötés szabadsága, amelyet egybehangzó akaratkinyilvánítással hoznak létre.

A fuvarozási szerződés megkötése nincsen alakszerűséghez kötve. A jogviszony létrejöhet akár szóban, akár írásban vagy ráutaló magatartással is. A fuvarozási szerződés nincs formakényszerhez kötve sem.³⁸ Így a fuvarozási szerződés írásba-foglalási kötelezettség hiányában, a feleknek a lényeges kérdésekben való szóbeli megállapodása alapján is létrejön. A szerződés minősítése során figyelemmel kell lenni az ügyletkötés körülményeire, továbbá arra, hogy gazdálkodó szervezetek között a szavaknak az üzleti életben elfogadott és szokásos jelentést kell tulajdonítani.

A bíróságok joggyakorlata szerint az ügyletkötést követően kiállított okiratok szóhasználatának és levelezéseknek is lehetséges ügydöntő jelentőséget tulajdonítani.³⁹

A gyakorlat a szerződések megkötésének alakszerűségét az írásbeliség irányába viszi el, hiszen egy jól, a lényegi kérdésekre kiterjedő szerződés a fuvarozás lebonyolítását egyszerűbbé teszi, de ugyanakkor jogi háttérrel megerősítve biztosítja azt.

³⁶ Zafír: i.m. 1994,194.

BDT 2003.800.

³⁷ Barta-Fazekas-Harsányi-Kovács-Miskolczi-Ujváriné Antal: i.m. 198-199.

1971.évi 3.tvr., 6. C. 2. p. f)

³⁸ Thume:i.m.188-195.

Zafír: i.m. 193-194.

³⁹ BH2004.279

A szakmai gyakorlat során arra a következtetésre jutottam, hogy a jogbiztonság érdekében, valamint a CMR szabályinak maradéktalan érvényesülése érdekében valamennyi feladóval írásbeli fuvarozási szerződés megkötésére törekednek a fuvarozó, szállítmányozó társaságok.

A szerződés tartalmának a kialakításában ugyanakkor a CMR rendelkezéseihez kötöttek, amennyiben az rendelkezést tartalmaz az adott kérdéskörben.⁴⁰ Mindebből az állapítható meg, hogy minden, ami közvetetten vagy közvetlenül a CMR-ből levezethető, többé nem tartozik a felek szabad rendelkezésének a körébe. Az Egyezménytől tehát valamely jog választásával az Egyezmény által szabályozott kérdésben nem térhetnek el.⁴¹ A düsseldorfi Tartományi Legfelsőbb Bíróság (OLG) vonatkozó döntésében kimondta, hogy a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződést megkötő felek (Németország és Franciaország, mint kiinduló és célország) a német jogra hivatkozva kizárólagos jogválasztással kívánnak élni, akkor ezt „ráutaló választás”-nak kell tekinteni, azonban a német jog csak annyiban kerülhet alkalmazásra a CMR mellett, amennyiben a CMR anyagi jogi szabályai nem alkalmazhatóak, és szükségszerűen a nemzeti jogot kell alkalmazni.⁴² Ebben az értelemben kötelezően alkalmazandó normáról (CMR) van szó, a választott jog szabályai így nem helyette, hanem mellette érvényesülnek.

⁴⁰ 41.C., 1.p.

⁴¹ Thume: i.m. 188-195.

Zafír: i.m. 193-194.

⁴² Kropholler: i.m. 114., OLG Düsseldorf, Urteil vom 11.11.1993

8) A CMR „felelősségi vonulatának” áttekintése

Az Egyezménynek a fuvarozás lebonyolítására, annak részfolyamataira vonatkozó rendelkezései mind egy felelősségi esetkörre rendező szabályra, bizonyítási helyzetekre és vélelmekre csúcsosodnak ki. Céljuk, hogy az élet szülte esetek eldöntését és végkimenetelét megkönnyítsék, nem elfelejtve, hogy valamennyi fuvarozási folyamat kulcsfigurája a fuvarozó. A fuvarozó, illetőleg adott esetben a gépkocsivezető az, aki a fuvarozás lebonyolításának száz százalékában jelen van, és képes irányítása alatta tartani a folyamatot, mely azt is jelenti, hogy felelőssége fokozott mértékben kerül előtérbe, melynek enyhítését célozza a feladóra és a címzettre egyaránt hárított kötelezettségek, valamint a kártérítési felelősségének korlátozott volta.

Az Egyezmény külön fejezete foglalkozik a fuvarozó felelősségével. A feladó és a címzett felelőssége csak részlegesen kerül az Egyezményben szabályozásra, egyes rendelkezéseiben elrejtve. Ilyen például, a dolgozatom során bemutatásra kerülő 11. Cikk 2. pontja szerinti feladói felelősség a fuvarlevélhez csatolt iratok és felvilágosítások hiányából, nem kielégítő voltából vagy szabálytalanságából származó károkért vagy a 14. és 15. Cikk szerinti szükséges utasítások elmaradásából eredő károkért is a feladó vagy a címzett felel. Érdekesség, hogy a felelősség mértéke ezen utóbbi esetekben teljes körű, a teljes kár megtérítési kötelezettségét magában foglalja, szemben az Egyezmény később bemutatásra kerülő főszabályával,⁴³ a fuvarozó felelősségéről, ahol a kártérítés mértéke korlátozott.⁴⁴ Egyebekben, amennyiben nem a 17. Cikk szerinti felelősség a megítélés jogalapja, úgy a fuvarozó is teljes körűen felel.

A fontosabb fuvarozási részfolyamatok által érintett felelősségi esetkörökre reflektálva kívánom bemutatni a következőkben a fuvarozás lebonyolításának állomásait, a fuvarozó felelősségével lezárva. A fuvarozási folyamatot csak és kizárólagosan a maga egészében vizsgálhatjuk! Talán éppen ez adja meg e jogterületnek a szakmai szépségét.

⁴³ 1971. évi 3. tvr. 17. C.

⁴⁴ Thume: i.m. 350-352., 358-360.

9) A fuvarlevél

Felvetődik a kérdés, hogy a fuvarozás során alkalmazott fuvarlevélnek mi a rendeltetése, ha a felek már megkötötték a szerződést. A fuvarlevél nem más, mint egy „*prima facie*” bizonyíték, ami első látásra elfogadhatót jelent, ugyanis bizonyítja a fuvarozási szerződés létrejöttét, annak feltételeit és a küldeménynek a fuvarozó általi átvételét.⁴⁵

„*A fuvarozási szerződésről fuvarlevelet állítanak ki. A fuvarlevél hiánya, szabálytalansága vagy elveszése nem érinti sem a fuvarozási szerződés létét, sem annak érvényességét; arra továbbra is ennek az Egyezménynek a rendelkezései érvényesek.*” (4. Cikk) Elmondható, hogy a ma már ipari és kereskedelmi rendszerekbe illeszkedő nemzetközi közúti áru fuvarozás az esetek többségében alkalmaz fuvarlevelet.⁴⁶

Főszabályként a fuvarlevél egészéhez nem kötődik semmiféle konstitutív, azaz jog keletkeztető hatás. A CMR ugyanis nem fűz a fuvarozási szerződés létrejöttéhez vagy érvényességéhez jogkövetkezményt a fuvarlevél hiányához. Kivételt képez ez alól az egymást követő fuvarozók által végzett fuvarozás, melyek „*a második és minden következő fuvarozó annak következtében, hogy az árut és a fuvarlevelet átvette, a fuvarlevélben foglalt feltételek keretén belül a fuvarozási szerződés részesévé válik*”.⁴⁷ Ugyanakkor a fuvarlevél egyes bejegyzéseihez kapcsolódhat konstitutív hatás. Ezen esetekben a fuvarlevél jogi szerepe egyértelműen felértékelődik.⁴⁸

A szerződő államokban alkalmazott fuvarlevél formulát a Nemzetközi Közúti Fuvarozók Szövetsége (IRU) fejlesztette ki, amelynek a használata a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara által is ajánlott. A fuvarlevél háromszínű felépítéssel rendelkezik: rózsaszín a feladónak, kék a címzettnek és zöld a fuvarozónak.⁴⁹

⁴⁵ D'arcy – Murray- Cleave: i.m. 342.

⁴⁶ Hargitai: i.m. 20.

⁴⁷ 1971.évi 3.tvr. 34. C.

⁴⁸ Thume: i.m. 195-200.

1971.évi 3.tvr. 12. C. 1.p., 22.C. 1.p.

⁴⁹ Thume:i.m. 201-202.

Az Egyezmény nem tartalmaz utasítást arra nézve, hogy melyik szerződő félnek kötelezettsége a fuvarlevelet kiállítania, ugyanakkor a valóságnak megfelelően, együttműködve kell eljárniuk annak a kitöltése során. A fuvarlevelet három eredeti példányban állítják ki, amelyet a feladó és a fuvarozó köteles aláírni. A 6. Cikk részletesen felsorolja, mely adatokat kell tartalmaznia egy fuvarlevélnek.

Az Egyezmény egy esetben teszi lehetővé további fuvarlevelek kiállítását, mégpedig ha több járművet használnak a fuvarozásra vagy különböző áruajtókra illetőleg részrakományokra oszlik, akkor *„mind a feladó, mind a fuvarozó követelheti, hogy annyi fuvarlevelet állítsanak ki, ahány járművet használnak, vagy ahány áruajtó, illetőleg részrakomány van”*.⁵⁰

A 11. Cikk értelmében a feladó kötelezettségét képezi a fuvarlevélhez csatolni azokat az iratokat, amelyek az áru kiszolgáltatása előtt végrehajtandó vám- vagy más hatósági kezeléshez szükségesek, így a fuvarozó rendelkezésére bocsátani és minden szükséges felvilágosítást megadni róluk. A fuvarozó pedig bizományosként felel a fuvarlevélbe bejegyzett és ahhoz csatolt, illetőleg átadott iratok megőrzéséért. Amennyiben az álláspénz azzal összefüggésben keletkezik, hogy a feladó a fuvarozáshoz, a határátlépéshez szükséges okiratokat nem bocsátja a fuvarozó rendelkezésére, a feladót terheli annak megfizetése. A perbeli eset során a CMR 11. Cikke szerinti tényállás fennállt, nevezetesen, hogy a rakodásnál a díjmentesnek tekinthető rakodási időt meghaladó ideig kellett a kamionoknak várakozniuk, továbbá amiatt, hogy az áruszármazási bizonyítványt nem mellékeltek, ami szintén a feladó ügykörébe eső hiányosság. Így a fuvarozó jogosan igényelheti a bekövetkező kárának a megtérítését a feladó részéről fennálló mulasztásával szemben. A kialakult bírói gyakorlat szerint a gépkocsi berakodását annyi idő alatt kell befejezni, amennyi megfelelő, gondos, intenzív munkavégzés mellett az adott áruféleség rakodásához szükséges, mivel a CMR a berakodási határidőre nézve nem tartalmaz rendelkezést.⁵¹

Az Egyezmény értelmezése során foglalkoztam a fuvarlevél adatainak pontatlanságáért való felelősség⁵² alakulásával és a fuvarlevélhez kapcsolódó vélelmekkel⁵³ is, amelyek a fuvarlevél alkalmazása esetén elkerülhetetlen kérdésként merülnek fel. A dolgozat terjedelmi korlátaiból kifolyólag a részletes elemzést e témakörök vonatkozásában mellőzöm.

⁵⁰ Thume: i.m. 199-200., 1971.évi 3.tvr. 6.C.

⁵¹ Zafir : i.m. 85-87.; BH1996.490

⁵² Fritz -Thume: i.m. 625-626., 1971.évi 3.tvr 7.C.

⁵³ Thume: i.m. 254-258., 1971.évi 3.tvr. 9.C.

10) A fuvarozási szerződés módosítása

A feladó és a fuvarozó között létrejött fuvarozási szerződés hatálya az áru feladásának és kiszolgáltatásának az időpontja között áll fenn,⁵⁴ ugyanis miután az áru a kiszolgáltatásra kijelölt helyre megérkezett, a címzett jogosult a fuvarozótól kérni, hogy részére azt szolgáltatassa ki.⁵⁵ A kiszolgáltatás után a fuvarozást befejezettnek kell tekinteni. Ettől az időponttól kezdve a fuvarozó főszabály szerint a címzett rendelkezéseit köteles teljesíteni, kivéve, ha a feladó a fuvarlevélbe tett bejegyzésével a címzettet már korábban megillette e rendelkezési jog gyakorlásával. Főszabály alóli kivételként visszaszáll a feladóra a rendelkezési jogosultság, ha a címzett az áru átvételét megtagadja.⁵⁶

A fuvarozási szerződés feletti rendelkezési jog gyakorlása fogalmilag a fuvarozási szerződés tartalmának egyoldalú jognyilatkozattal való módosítását jelenti, így ezen utasítások megszegése, elmulasztása szerződésszegés, és emiatt a szerződésszegésen alapuló kártérítési felelősség is beáll. A rendelkezési jog az áru feletti és annak kezelésével kapcsolatos utasításokat jelenti, amelynek szabályait az Egyezmény 12-16. Cikke foglalja össze. A rendelkezési jogosultság azon alanyi jog, amely a szerződés megkötésétől kezdve a teljes fuvarozás lezárásáig kiterjed, ezért a dolgozat terjedelmi korlátjából kifolyólag ennek teljes kibontására nem kerülhet sor. A következőkben a főbb esetkörökre kívánok reflektálni.

⁵⁴ Hargitai: i.m. 95.

⁵⁵ 1971.évi 3.tvr. 13.C. 1.p.

⁵⁶ Fremuth - Thume: i.m. 642 - 645.

10.1) A fuvarozó viszonyulása a feladó és a címzett rendelkezési jogosultságához és az abból eredő felelősségi kérdések

A rendelkezési jog a 12. Cikk alapján magában foglalja az áru fuvarozásának a megszakítására, visszafuvarozására, az előírt kiszolgáltatási hely megváltoztatására vagy a címzett személyének a megváltoztatására vonatkozó utasítást. A törvényi előírásokba ütköző utasítás semmis. Az utasítás teljesítése a fuvarozó kötelezettsége, amely három feltétel együttes fennállásától függ:

- a. fuvarlevél első példányának a felmutatása a rendelkezési jogosult által, amelynek tartalmaznia kell a fuvarozó részére adott új utasításokat,
- b. végrehajthatónak kell lennie a fuvarozóhoz való megérkezés időpontjában, annak rendes üzemét nem akadályozhatja, és kárt nem okozhat a címzettnek vagy más küldemények feladójának,
- c. és az utasítás nem eredményezheti a küldemény megosztását.⁵⁷

Az utasítás fuvarlevélbe való bejegyzése a fuvarozót védi a megfelelő teljesítés érdekében és egyben tájékoztatja a rendelkezésre jogosult személyéről.

Az új utasítás végrehajtásából származó minden kárt és költséget (például az eredeti útvonaltól eltérő vonalon való továbbfuvarozás) meg kell téríteni a fuvarozónak.

Ha a fuvarozó a szabályszerűen, a fuvarlevélben *„adott utasítást nem hajtotta végre, vagy aki azt anélkül hajtotta végre, hogy a fuvarlevél első példányának felmutatását megkövetelte volna, felelős az igényjogosulttal szemben minden ebből eredő kárért”*. A fuvarozó felelősségének fennállása vétkesség nélküli és mértéke teljes körű felelősség. Az igényjogosultat terheli a bizonyítás.

Amennyiben nem került fuvarlevél kiállításra, úgy az utasítás bármely formában közölhető. Egy német bírósági ítélet alapján lehetséges, hogy a felek a fuvarozási szerződésben megállapodnak abban, hogy az utasításokat teljes formszabadság mellett teszik, fuvarlevélbe való bejegyzés nélkül. Ebben az esetben ugyanakkor szigorúbb követelményeket kell betartani a gyakorlatban, hiszen a fuvarozó a fentiek alapján biztosított védelmét nem veszítheti el.

⁵⁷ Hargitai: i.m. 27-29.
Zafír: i.m. 194.

Az eset alapján megállapítható, hogy a feladónak valamennyi szükséges intézkedést meg kell tennie, amennyiben számára ismeretes az alfuvarozó teljesítésbe való bevonása. Így nem elegendő a fuvarozó részéről az alfuvarozó részére elfaxolni a feladótól telefonon megkapott utasítást, ha az alfuvarozó már úton való a kiszolgáltatási hely felé. A fuvarozó és a feladó között telefonon történt megállapodás során mindkettő félnek tisztában kellett lennie tehát azzal, hogy fax elküldésével nem biztosan érkezik meg a módosított utasítás az alfuvarozóhoz.⁵⁸ Mint ismeretes, hogy a fuvarozó felelősséggel tartozik minden olyan személy cselekményéért vagy mulasztásáért, akinek a szolgálatát a fuvarozás teljesítése céljából veszi igénybe.⁵⁹ Egy ilyen megállapodás során azonban a szerződés mindkét felét kötelezettség terheli az utasítás megfelelő eljuttatása és végrehajtása során.

A fuvarozó utasításokhoz kapcsolódó kötelezettsége kétoldalú. Ugyanis, ha a szerződés nem hajtható végre vagy a végrehajtása lehetetlenné válik, avagy kiszolgáltatási akadály merül fel, úgy utasítást köteles kérni a rendelkezésre jogosulttól. Közös bennük, hogy objektív lehetetlenségnek kell fennállnia, tehát jogi vagy tényleges, az élet által szült események okozzák azt a fuvarozó szubjektumától függetlenül. Az utasítás megadására a 12. Cikkhez leírtak megfelelően irányadóak. Amennyiben nem kap megfelelő utasítást, köteles a fuvarozás más módon történő teljesítése során az áru felett rendelkezési joggal bíró személy érdekeit szem előtt tartani. Kiszolgáltatási akadályról akkor beszélünk, amikor a szerződésben meghatározott időpontban az áru nem szolgáltatható ki, habár a rendeltetési helyére megérkezett. Például hosszú időn keresztül senki nem jelenik meg az áru átvételére vagy kirakodáshoz szükséges helység, egyéb technikai eszközök nem állnak rendelkezésre. Az akadályok bármelyik fél részéről bekövetkezhetnek.

Az Egyezmény szerint kiszolgáltatási akadályt jelent, ha a címzett az áru átvételét megtagadja, visszautasítja. Ezzel a feladó jogosult ismét az áru feletti rendelkezési jogot gyakorolni és utasítást adni. Ugyanakkor a címzett mindaddig kérheti az áru kiszolgáltatását, amíg a fuvarozó a feladótól ellenkező utasítást nem kapott, akkor is, ha először a küldemény átvételét visszautasította.⁶⁰ E két esetben a fuvarozó az árut a rendelkezésre jogosult költségére azonnal lerakhatja, és a lerakás után a fuvarozást befejezettnek kell tekinteni. Ezzel szűnik meg az Egyezmény szerinti felelősségi szabályok (17. Cikk) érvényesülése is.

⁵⁸ BGH, Urteil vom 4.7.2002 – I ZR 302/99: Anforderungen an eine formfrei vereinbarte Weisung für den Frachtführer, megjelent: RIW, 2003/12.

⁵⁹ 1971.évi 3.tvr. 3.C.

⁶⁰ 1971.évi 3.tvr.14.C., 15.C.

A fuvarozó ezután köteles az árut a rendelkezésre jogosult részére megőrizni, melynek szabályaira a nemzeti jog rendelkezései irányadóak. Ha harmadik személyre bízta, úgy annak a gondos kiválasztásáért felelős a fuvarozó.⁶¹

Ha fuvarozó a leírtak szerint nem kér utasítást, úgy a bekövetkezett károkért felelősséggel tartozik, ha viszont a kért utasítást nem kapja meg, a következmények a feladót, illetve a címzettet terhelik. A fuvarozót megilletik azok a költségek, amelyek az utasítás kéréséből és a kapott utasítás végrehajtásából származnak – mint saját munkavállalóinak vagy egyéb technikai eszközök alkalmazása során felmerült kiadások –, kivéve, ha ezeket a költségeket vagy ha magát az akadályokat a fuvarozó vétkessége okozta. Kár megtérítésére ez utóbbi esetben egyértelműen nem kerülhet sor, hiszen elháríthatatlan akadályok elhárításából nem származtathat előnyt a fuvarozó.

Az áru kiszolgáltatásának az alkalmával a címzett köteles a küldeményt megvizsgálni. Ha a címzett az átvétel során sérüléseket vagy hiányt észlel, két választási lehetősége van: megtagadja az átvételt – ebben az esetben a feladónak kell rendelkeznie a küldemény felől – vagy a 30. Cikk alapján átveszi az árut, de kárjegyzőkönyvet készít.⁶² A Legfelsőbb Bíróság is kimondta, hogy levezethető az Egyezményből, hogy a CMR nem ismeri a részleges átvételt, illetve a részleges visszautasítást, mint lehetőséget. Az átvételkori vizsgálati kötelezettség cikkének értelmezése rendkívüli bonyolult, mert csak vélelmekre épül, amelyek megdönthetőek a határidők be- illetve nem tartásával. Az egymást követő vélelmek összetettségük folytán komoly gondot okozhatnak egy nem szakértő számára, amely szintén indokolná az egységes értelmezés kialakítását.⁶³

Az egyik eset során például a fuvarozó a küldeményt károsodással szolgáltatva ki és megtagadta kárjegyzőkönyv felvételét, de a címzett sem tett kifogást, ezért vélelmezni kellett, hogy az áru a kiszolgáltatáskor a fuvarlevélben leírt állapotban volt. Mivel a címzett a fuvarlevelet mindennemű megjegyzés nélkül aláírta, így semmiféle bizonyítékkal nem rendelkezett, hogy a sérülés a kiszolgáltatás időpontjában fennállott, illetve, hogy az nem a címzett tevékenységi körében keletkezett. Nem bizonyult elegendőnek az a címzeti utalás, amely szerint a gépkocsivezető nem volt hajlandó az együttes vizsgálatra, ugyanis a címzett a fuvarlevél megfelelő példányára kifogásait a küldemény átvételének elismerése mellett rávezethette volna, így a címzett teljes mulasztásban volt.⁶⁴

⁶¹ 1971.évi 3.tvr. 16. C.

⁶² Hargitai: i.m. 88-90. BH1996.214.

⁶³ Fremuth - Thume: i.m. 794-798. Hargitai: i.m. 48-49.

⁶⁴ BH1987.23

11) Több fuvarozó közreműködésének elméleti és gyakorlati kérdései

Az Egyezmény 13. Cikk 1. pontja feljogosítja a címzettet rendelkezési jogosultsága mellett, ha megállapítják az áru elveszését vagy kiszolgáltatási késedelem áll fenn, akkor a *„címzett jogosult a fuvarozási szerződésből eredő jogait a fuvarozóval szemben saját nevében érvényesíteni”*. Habár az Egyezmény az áru károsodását nem sorolja ide, a bírói gyakorlat ezen igényérvényesítésre szolgáló okot is elismeri.

Aktív legitimáció, azaz a felperesi perindításra való jogosultság megilleti a címzett mellett a feladót is. A címzett ezen jogát már akkor is gyakorolhatja, amikor még nem szállott át rá a rendelkezési jog, mivel a 12. Cikk 2. pont szerint e jog gyakorlásával is átszáll a rendelkezési jogosultság. A feladót pedig egyszerűen azért illeti meg a perlési jog, mert ő áll a fuvarozóval szerződéses jogviszonyban.

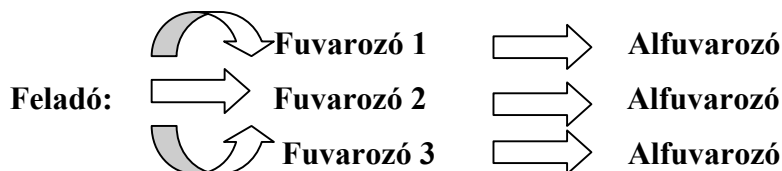
Passzív legitimáció pedig azt jelenti, hogy alperesként főszabályként a fuvarozó perelhető. A jogalap a 17. Cikkből származik, amely alább bemutatásra kerül a dolgozatomban. A bizonyítás mindig azt terheli, aki igényét kívánja érvényesíteni.

Kérdéses azonban, ha a fuvarozó a teljesítéshez alfuvarozót vesz igénybe, hogy az alfuvarozóval szemben érvényesíthető-e az igény közvetlenül. Több fuvarozó közreműködése esetén különbséget kell tenni aszerint, hogy:

- „egymásutániság” az Egyezmény 34. Cikke értelmében: *„Ha egy fuvarozási szerződés tárgyát képező fuvarozást egymást követő közúti fuvarozók végzik, ezek közül mindegyik felelős az egész fuvarozás végrehajtásáért; a második és minden következő fuvarozó annak következtében, hogy az árut és a fuvarlevelet átvette, a fuvarlevélben foglalt feltételek keretén belül a fuvarozási szerződés részesévé válik.”* - Az egymást követő fuvarozók az áru és a fuvarlevél átvételével az egyetlen fuvarozási szerződés részesévé válnak, felelősségük egyetemleges:



Megjegyzem, hogy még az is előfordulhat, hogy a feladó külön-külön köt fuvarozási szerződéseket a fuvarozókkal. Így minden fuvarozó önállóan felel a fuvarozási szerződés teljesítéséért. Ha alfuvarozót vesznek igénybe, akkor az alfuvarozók a (fő) fuvarozókkal kerülnek szerződéses jogviszonyba. Ezen esetről az Egyezmény nem rendelkezik:



- A 3. Cikk alapján alfuvarozók abban az értelemben, hogy az eredeti fuvarozási szerződés fuvarozója köt további (al)fuvarozói szerződéseket más fuvarozókkal, kötelezettségének a teljesítése céljából: „*A fuvarozó ennek az Egyezménynek az alkalmazása esetén alkalmazottai és minden más olyan személy cselekményéért, valamint mulasztásáért, akinek szolgálatát a fuvarozás teljesítése céljából igénybe veszi, úgy felel, mintha a saját cselekménye vagy mulasztása lett volna, feltéve, hogy ezek az alkalmazottak vagy egyéb személyek feladatkörükön belül jártak el.*” :



A német Legfelsőbb Bíróság (BGH) gyakorlata szerint az első eset fennállása során a 36. Cikk szerinti speciális szabály lép be: „*Elveszés, megsérülés vagy a fuvarozási határidő túllépése miatt ... kártérítési igény csak az első, az utolsó vagy az ellen a fuvarozó ellen érvényesíthető, aki a fuvarozásnak azt a részét végezte, amelynek folyamán az elveszést, megsérülést vagy a késedelmet okozó esemény bekövetkezett; kereset egyidejűleg a fuvarozók közül több ellen is indítható.*” A 34. Cikkben alapuló általános, egyetemleges felelősségi szabályt így áttöri az önálló felelősség.

A gyakorlatban, figyelemmel az elévülési időre és a bizonyítási nehézségekre, azonban mindenki, akinek köze volt a fuvarozáshoz, mind alperes lesz, alperesi pertársaságot alkotnak, és belép az egyetemleges felelősség.

Így ha nem ezen „egymásutániség” érvényesül, hanem valamennyi fuvarozó önállóan felel, úgy a feladó az alfuvarozókkal szemben nem léphet fel. Csak a főfuvarozó(k) léphetnek fel az alfuvarozóikkal szemben. A fuvarozónak egyébként is érdekében áll a megbízóval, feladóval való jó kapcsolat fenntartása a további megbízások reményében, ezért is választják az azonnali helytállást, amit majd a (fő)fuvarozó maga továbbterhel később az alfuvarozójára.

A BGH szerint hasonlóan a második esetkörben is a 3. Cikk szerinti értelmezésében az alfuvarozókat tulajdonképpen a megbízott fuvarozó „munkavállalóinak” kell tekinteni, mivel a fuvarozót segítik. A feladó és az alfuvarozók között semmiféle szerződéses jogviszony nem áll fenn. Nincs jogalap a perbevonásukra, velük szemben csak maga a fuvarozó léphet fel. A fuvarozó pedig szintén önállóan felel a feladóval szemben.

Amikor a fuvarozó önállóan felel, úgy megilleti a 37. Cikk alapján az ún. visszkereseti igény: *„Azt a fuvarozót, aki a jelen Egyezmény rendelkezései alapján kártérítést fizetett, a fizetett kártérítés, valamint a kamatok és költségek erejéig visszkereseti jog illeti meg azokkal a fuvarozókkal szemben, akik a fuvarozásban részt vettek”.*

A német jogirodalom nézőpontja azonban érdekes, mivel a BGH ezen utóbbi álláspontját elutasítja. Ahol nincsen „egymásutániség”, ott valamennyi alfuvarozó egy önálló vállalkozó, aki jogosult eldönteni, hogy egy főfuvarozóval szerződést köt, avagy sem. Amennyiben igen, úgy az alfuvarozó ugyanúgy szemben áll a feladóval, tehát perelhető a feladó által is, amely egyetemlegességet vonhat maga után.⁶⁵

Összefoglalva elmondható, hogy a magyar gyakorlat a BGH álláspontját követi, a Ptk. szabályainak megfelelően.

⁶⁵ Fremuth -Thume: i.m. 651-659.

Hargitai: i.m. 53-55.

D’arcy- Murray,-Cleave: i.m. 341-342.

12) A fuvarozó felelőssége

A fuvarozó felelősségének kiinduló kérdése, hogy a CMR szerinti felelősségi alakzat hol helyezkedik el a jogi felelősségek skáláján. Vétkességi (szubjektív) vagy tárgyi (objektív) felelősségi alakzatról van – e szó?⁶⁶

A CMR által alkalmazott fuvarozói felelősségi alakzat illeszkedik abba a XX. századot jellemző folyamatba, amelynek során a szubjektív felelősségi forma háttérbe került. Egyrészt, a technika fejlődésével előtérbe kerülő veszélyes üzemi tevékenységnek minősülő gépi erővel hajtott járművek, mint a fuvarozásra szolgáló gépjárművek használata is felerősíti az objektív felelősségi szabályok létét a fuvarjog területén. Másrészt, a fuvarozás tartama alatt a küldemény kikerül a tulajdonos, birtokos hatalmából, és ezáltal nehezebben tudja a küldemény sorsát befolyásolni, amely szintén indokolja a fokozott felelősségi szabályok alkalmazását. A felelősség jogalapját tekintve tehát szigorúbb, tárgyi felelősség érvényesül, de a fokozott felelősséget ellensúlyozza a kártérítés mértékének korlátozása: összességében korlátozott és a nemzetközi közúti áru fuvarozói felelősségre tipikusan felelősség biztosítási fedezet van érvényben. Egy biztosítóval megkötött felelősségbiztosítás a fuvarozás lebonyolítása során biztosít védelmet a fuvarozó számára.

A tárgyi felelősség alóli mentesülés rendszerének CMR-beli sajátossága, hogy amennyiben a fuvarozó mentesíti magát, úgy át tudja fordítani a bizonyítási terhet a károsultra, így a károsulton nyugszik a nemleges bizonyítás terhe ilyen esetben, mivel azt kell bizonyítania, a hogy a kár nem a szóban forgó mentesülési okként nevezett eseményből eredt. Így a CMR felelősségi rendszerében egy kártelepítési mechanizmus látható.

Egy olyan tárgyi (objektív) felelősséget a mentesítő körülményekkel speciálissá tevő, egymásra épülő felelősségi alakzatról van szó, ami a vélelmek és a bizonyítási teher adott félre telepítésével – olykor megfordításával – Hargitai László szerint *„együtt adja ennek a jogterületnek azt a szakmai szépségét, ami a tényállások változatossága mellett a jogterület gyakorlati művelői számára megunhatatlanná teszi a jogász munkát”*.⁶⁷

⁶⁶ Thume: i.m. 350-352.

⁶⁷ Hargitai: i.m. 29-30.

13) Kontraktuális és deliktuális felelősség

A 17. Cikk felelősségi szabályai nem minősülnek generálklauzulának, vezérelvnek, hanem csak rendelkezések az Egyezményben pontosan meghatározott felelősségi tényállásokra a német szakirodalom nézete szerint.

A fuvarozó felelősségének alapja az ún. „*oltalmi kötelezettség*”, amely fogalmat a német jogtudomány az egész fuvarjog területén érvényesülőnek tekint – „*Obhut*” – de törvényileg sehol sem található magyarázó körülírása. Jelentése, hogy az áru a fuvarozási szerződés céljából kifolyólag megy át a fuvarozó birtokába és őrizetébe, kikerülve a feladó birtokából. Kizárólagosan a fuvarozó felelős egyedül az áruért, amely védelme érdekében valamennyi feltételezhető intézkedést köteles megtenni a szállítási kockázatokkal szemben. A fuvarozás lebonyolítása melletti kötelezettsége ezen oltalmi kötelezettség, amelynek érdekében köteles mindattól tartózkodni, ami az áru veszélyeztetéséhez vezetne. Így védenie kell a rakományt különösen időjárási behatásoktól, károsodástól, elvesztéstől, lopástól és romlástól.⁶⁸

„*A fuvarozó felelős az áru teljes vagy részleges elveszéséért vagy megsérüléséért, ha az elveszés vagy megsérülés az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be, valamint felelős a késedelmes kiszolgáltatásért.*” – hangzik az 1. pont szerinti főszabály, amely megadja a fuvarozó felelősségének a jogalapját. A leírtakból kiindulva a fuvarozó felelőssége egyértelműen megállapítható, ha az áru oltalmából részben vagy egészben kikerül elveszés révén vagy oltalmában károsodik. Ez az oltalmi kötelezettség teljesítéséért fennálló felelőssége, az „*Obhutshaftung*”, amely jogi természetét tekintve vétkességre tekintet nélküli tiszta, abszolút kauzális felelősség. Ugyanakkor a német, az osztrák és egyben a magyar felfogás szerint is - tekintettel erre az egymásra épülő felelősségi alakzatra – a fuvarozó felelősségét nem csak a 17. Cikk 1. pontjára alapozva kell megállapítani, hanem a 2. és a 4. pont felelősséget kizáró rendelkezéseit is megvizsgálva, ugyanis ezen utóbbi szabályok bizonyításával kimentheti magát a fuvarozó. Ezáltal változik az abszolút felelősség korlátozottá jogi természetét tekintve.⁶⁹

⁶⁸ Thume: i.m. 368-369.

⁶⁹ Thume: i.m. 369.

Minden egyéb olyan tényállás, amely közvetett károkozásnak minősül, mint a szerződés nem megfelelő teljesítése, rossz kiszolgáltatási helyre történő szállítással, az Egyezménytől idegen. Egyedüli kivétel a már jellemzett késedelmes kiszolgáltatás.

Az Egyezmény tehát nem szabályozza a fuvarozó által okozott, valamennyi kárért beálló felelősségét, amely a fuvarozási szerződés lebonyolítása során keletkezhet. Amennyiben a CMR nem tartalmaz rendelkezést, úgy az egyébként alkalmazandó jog szabályai kerülnek alkalmazásra, amelynek alapján kell a kártérítési felelősségi jogkérdést megoldani. Minden egyéb felelősséget szabályozó szakaszának alkalmazása 41. Cikk szerint kógens és elengedhetetlen.⁷⁰

Az Egyezmény 28. Cikke a „*quasi-dominancia-norma*”-ja a CMR-nek, mivel a fuvarozóval szembeni szerződésen kívüli károkozáson alapuló igények jogalapja ennek a cikknek a kollíziós szabályában ölt testet. A deliktuális kártérítési igény mértékét tekintve sem lehet nagyobb, mint a szerződésen alapuló, kontraktuális kártérítési igény. Szerződésen kívüli kötelmi jogviszonyok megítélése az alkalmazandó jog alapján történik, amely az eljáró fórum nemzetközi magánjogának rendelkezései alapján kerül meghatározásra. A magyar nemzetközi magánjogban a Róma II.⁷¹ rendelet hatályba lépése óta a „*lex loci damni*”, vagyis a káresemény bekövetkezésének helye szerinti jog kerül alkalmazásra. A német nemzetközi magánjogban szintén ez az elv érvényesül.⁷²

⁷⁰ Thume: i.m. 367., 369 – 370.

⁷¹ Európai Parlament és a Tanács 864/2007/EK (2007.július 11.) rendelete a szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról (Róma II. rendelet)

⁷² Thume: i.m. 689-690.

Hargitai: i.m. 46-47.

14) Kárfogalom

Mint fentebb megállapításra került, az objektív, vétkességre tekintet nélküli felelősség a fuvarozás lebonyolítása, az átvétel és a kiszolgáltatás időpontja között áll fenn, ha kárhoz vezet. Azon károk, amely ezen időponton kívül következtek be, már nem a 17. Cikk szerint kerülnek rendezésre, hanem az irányadó nemzeti jog szerint.⁷³

14.1) Elveszett áru

Az elveszettnek tekinthető árufogalom, ha az árut a megállapodásnak megfelelő határidő lejártát követő 30 napon belül, vagy a fuvarozásra átvételtől számított 60 napon belül nem szolgáltatták ki. Ide tartozik mind a teljes, mind a részleges áru elveszés.

Ennek alátámasztására szolgál a következő jogeset is. A felperes, a fuvaroztató aktív legitimációjával élve kártérítést követelt a fuvarozótól a 17. Cikk 1. pontjára, a 20. Cikk 1. pontjára és a 23. Cikkre hivatkozva. A felperes virsli küldemény elfuvarozására adott megbízást a német alperesnek, a fuvarozónak. Az áru átvételének a helye Németország, míg kiszolgáltatásának a helye Moszkva, Oroszország volt. A fuvarozó, a feladó tudta nélkül megbízott egy német alfuvarozót. A küldemény nem érkezett meg a megállapodás szerinti időben a rendeltetési helyére, amely az átvételtől számított 60 nap elteltével sem történt meg. Az eset körülményeinek a vizsgálata során a német bíróság megállapította, hogy a 17. Cikk 2. pontja szerinti mentesülési esetkörök egyike se állt fenn, ezáltal az áru elveszése miatti kártérítési igény benyújtásának helyt adott az eljáró fórum.⁷⁴

⁷³ Thume: i.m. 375.

⁷⁴ LG, Hamburg, Urteil vom 29.7.1994 – 402 O 72/94: Haftungsfragen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr, megjelent: RIW, 1994/9.

Ettől az elveszett árutól meg kell különböztetni, amikor darabszám hiány van és a fuvarozó nem tett fenntartást az átvételkor. Így a kiszolgáltatáskor felelni fog elveszésért, ha fuvarlevélbe beírt darabszámnál kevesebb árudarabot tud kiszolgáltatni.⁷⁵

14.2) Árukár

A károsodásnak tekinthető az a külső, vagy az áru belső lényegi rosszabbodása, amelynek következménye az áru értékcsökkenése.

Külső például az árut vagy magát a nagyobb csomagolási egységet érintő törés, karcolás, horpasztás, meghajlítás vagy beázási károsodások. Külső károsodás és egyben részleges áruelveszésért mondta ki a bíróság a fuvarozó felelősségét, miután Ausztriából Magyarországra érkezett hajkefe szállítmány kiszolgáltatása során tett kárjegyzőkönyv felvételéből kiderült. A fuvarozó azzal védekezett, hogy az áru berakodását és a gépkocsi rakterületének a lezárását a feladó végezte, amelynél nem volt jelen. Álláspontja az volt, hogy a kár a berakodás során keletkezett, mivel a kiszolgáltatás is sértetlen zárákkal történt. A fuvarozó az eljárás során nem tudta igazolni, hogy a küldeményt ezekkel a sérülésekkel vette át a fuvarozásra. Bírói és a szakértői értelmezésből az vonható le, hogy a hiány a feladás és a kiszolgáltatás között keletkezett, és az egyes csomagolási egységek sérülései fuvarozási rendellenességre mutattak. Ezenkívül áruhiány is kimutatható volt. Így a 17. Cikk 1. pont szerint a fuvarozó felelős. Az ítélet indoklásában áll, hogy a CMR Egyezmény és a bírói gyakorlat a fuvarozói felelősség alóli kimentés alapjaként nem fogadja el azt a fuvarozói állítást, hogy valamilyen oknál fogva nem volt módja a feladáskor az árut ellenőriznie, azaz a 8. Cikk szerinti követelményeknek eleget tenni. Ez kizárólag fuvarozásszervezési kérdés, amit a fuvarozónak kell az adott helyzet körülményei szerint megoldania.⁷⁶

Az áru belsejét érintő károsodás, amely külsőleg nem érzékelhető, de minőségromlást eredményez. Gyakorlatban tipikus előfordulási példája a mélyhűtött, fagyasztott áruk szállítása, amelyek nem megfelelő hőmérsékleten való tartása romláshoz vezet.

⁷⁵ Hargitai: i.m. 39-40.

1971.évi 3.tvr. 20.C.

⁷⁶ Hargitai: i.m. 106-107.

BH1992.597

Ha egyszer a belső károsodás bekövetkezett, azt visszafordítani már nem lehet, például a hőmérséklet visszaállításával, mivel folyamatos hűtést igényelnek az ilyen típusú élelmiszertermékek. Hangsúlyozandó, hogy a gyakorlatban bizonyos részleges károk teljes károsodáshoz vezethetnek. Például egy sakk-készlet két figurájának az elvesztése az egész sakk-játék értékének a leértékelődéséhez vezet, amely általában csak a kiszolgáltatás során derül ki. Amennyiben szériagyártásról van szó, úgy utána szállítható és csak részleges kárról van szó, míg egyedi termék esetén már teljes kárnak minősül.

Ugyanez érvényesül, ha egy rakomány mélyhűtött hústermék egy része olvad csak fel, de amely az egész küldemény visszautasításához vezethet. Egyrészt a kiszortírozás jelentős személybeli, időbeli és költségbeli ráfordítást eredményezhet, másrészt bizonytalan a minőségromlás kihatásának a megállapítása az egész rakomány tekintetében.⁷⁷

14.3) Késedelmes kiszolgáltatás és az abból eredő kár

A 19. Cikk megadja a kiszolgáltatási késedelem törvényi definícióját és annak két formáját különbözteti meg: egyrészt, ha az árut a megegyezés szerinti határidőn belül nem szolgáltatták ki, vagy pedig ilyen megállapodás hiányában a fuvarozás tényleges időtartama meghaladja a gondos fuvarozó megengedhető időtartamot.

A fuvarozási határidő nem csak a tényleges fuvarozást foglalja magában, hanem az áru berakodásának, átvételének és kiszolgáltatásának az időtartamát is. Főszabályként megállapodás tárgyát képezi, fuvarlevélbe ajánlatosan bejegyezendő, annak hiányában pedig ésszerű határidőn belül kell teljesíteni. Ésszerű az, ami a szerződés tartalmának megfelelően és céljának a megvalósulásához elvárható és szükséges.

Így a gondos fuvarozó részére megengedhető időtartam jogvita esetén a bíróság mérlegelési jogkörébe tartozik, amely többnyire szakértő bevonásával történik. A szakértő megvizsgálhatja a gépjárművet műszaki szempontból a teljesítőképességéről, vezetői előírásokat, közlekedési útvonalakat és időjárást, adott esetben hasonló fuvarfeladatok teljesítéséhez szükséges időtartamot is.

⁷⁷ Thume: i.m. 397-401.

A megegyezés tényét annak kell bizonyítania, akinek érdekében áll, hogy annak a tényét a bíróság valónak fogadja el. Ajánlatos annak írásba foglalása, hiszen ha nem állapodtak meg a fuvarozóval írásban a kiszolgáltatási határidőről, úgy nehéz bizonyítási teher nyugszik a károsulton.⁷⁸

A megegyezés és az írásba foglalás fontosságát példázza az a jogeset is, amelynek során a fuvarozót kártérítés fizetésére kötelezték. A fuvarozás megrendelése telexen történt, amely tartalmazta a gépjármű berakodásra való kiállításának időpontját és a kiszolgáltatási helyeket Németországban és azok időpontjait, amelyeket a fuvarozó tudomásul vett, mivel nem merült fel jelzés arra nézve, hogy nem kívánja elfogadni. Az előírt kiállítási időpontot megelőző egy nappal a meg nem tartására való figyelmeztetés ugyanakkor nem fogadható el a fuvarozó részéről, mivel a megrendelés a kiállítás időpontját megelőzően már egy héttel korábban megtörtént. A fuvarozási határidőt kifejezetten tehát nem határozta meg a szerződés, de a kiállítás és a kiszolgáltatás időpontjának megjelölésével egyértelműen kikalkulálható a gondos fuvarozó részére megengedhető és megkívánt időtartam a teljesítéshez. Mivel az indulási napot nem tartotta be a fuvarozó, megvalósult a fuvarozói késedelem mind a kiállításnál, mind a kiszolgáltatásnál.⁷⁹

⁷⁸ Hargitai: i.m. 38-39.

Thume: i.m. 513-526.

⁷⁹ Hargitai: i.m. 131-134.

BH1990.190

15) Mentesülés

A fuvarozó mentesül a felelősség alól a 17. Cikk 2. pontja szerint, ha az elveszést, a megsérülést vagy a késedelmet:

1. a rendelkezésre jogosult vétkessége,
2. a rendelkezésre jogosultnak a fuvarozó vétkességére vissza nem vezethető utasítása,
3. az áru sajátos hibája,
4. vagy olyan körülmény okozta, amelyet a fuvarozó nem kerülhetett el és amelynek következményeit nem állott módjában elhárítani.

A 18. Cikk 1. pontja szerint a fuvarozót terheli annak bizonyítása, hogy az elveszés, a megsérülés vagy a késedelem az itt felsorolt tények valamelyikéből keletkezett. A kimentési, exkulpációs rendszerben a fuvarozónak ezzel azt is bizonyítania kell, hogy a kár nem az ő kötelezettségeinek megszegése következtében, hanem működési körén kívül eső, taxatívén meghatározott valamely okból következett be. A bizonyítási teher fuvarozóra való telepítése megfelel annak a felfogásnak, hogy a tényeket általában annak kell bizonyítani, akinek érdekében az áll, hogy azokat a bíróság valóban fogadja el.⁸⁰

Az első és második mentesülési ok a fuvarozót a rendelkezésre jogosulttal szemben illeti meg. Rendelkezésre jogosult az, akit aktív legitimáció megillet: feladó és a címzett. Vétkesség valamennyi őket terhelő, az Egyezményben és magában a fuvarozási szerződésben meghatározott kötelezettségüknek a megszegésére visszavezethető, mint például a feladó késlekedik a rakomány berakodásával vagy a fuvarlevélhez szükséges csatolandó iratok mellőzése vagy biztonsági előírások fuvarozó részére való nem megadása, amivel tőle elvárhatóan nem lehet tisztában, mert nem feltétlenül szakember az adott áru fuvarozásának. A károkozó vétkessége és a bekövetkezett kár között okozati összefüggésnek kell fennállnia. A második kimentési okban, ha a kárt a fuvarozó vétkességére vissza nem vezethető utasítás okozta. A vétkesség fogalmával az Egyezmény nem operál, ezért annak fennállását és tartalmát a nemzeti jog alapján kell meghatározni.

⁸⁰ Hargitai: i.m. 35.
Thume: i.m. 454-455.

A már említett tipikus eset, amikor az utasítás olyan hőfokon való szállításra vonatkozik, ami az áru károsodásához vezet vagy a 14. és 15. Cikk során a szabályszerűen kért utasítást nem kapja meg, akkor mentesül a következmények alól.⁸¹

A harmadik kimentési ok az áru sajátos hibájára vezethető vissza. Olyan eltérésről van szó, amely az áru általános jellemzőitől eltérő rendellenességnek minősül és ezáltal alkalmas arra, hogy a fuvarozás végrehajtása során magában az áruban ezen tulajdonságaival kárt okozzon. Fontos, hogy a kár és a fuvarozás végrehajtása között nem lehet okozati összefüggés, hanem a rendellenesség és a kár között kell fennállnia az okozatosságnak. Például egy áru nem megfelelő lakkozása rozsdásodáshoz vezethet. Ennek megállapításához gyakorlatban szakértő közreműködésére van szükség.⁸²

A negyedik kimentési ok esetében hangsúlyozandó, hogy a felelősség akkor esik ki a fuvarozó köréből, ha bizonyítani tudja, hogy a károkozó körülményt egy tőle elvárható külső gondosság tanúsítása ellenére bekövetkező elháríthatatlan esemény okozta, amelyet nem állt módjában elhárítani. Ez utóbbi fordulatot a német jogirodalom generálklauzula jellegűnek tekinti, amelynek a gyakorlatban való alkalmazása számos nehézséggel jár az előre nem látható, számos esemény bekövetkezésének a lehetősége miatt. A bírósági joggyakorlatnak az e területen kifejtett tevékenységét ezért iránymutatónak kell tekinteni. Ide tartozó esetkörökhöz megemlítve néhányat: ha a fuvarozásra szolgáló gépjárművet őrzött, megvilágított és lezárt parkolóban helyezik el, és ennek ellenére károsodása következik be, például gyújtogatás folytán vagy lopás számos esetben; gépjármű vezetőjét érintő fegyveres rablás őrzött területen, pihenő területen; gépjárművet érintő baleset, amely nem a gépjárműnek a hibájából következik be, például kerékdefekt valamely út alatt futó csatorna beomlása miatt vagy a vezető vétlen más gépjárművel való ütközés során. Fontos, hogy a bírói gyakorlat nagyon szigorú ezen események vizsgálata során, például egy balesetnél számos körülményt vizsgálni kell, mint a sebességhatár betartását, vagy a követési távolságot; közlekedési dugók során a fuvarozónak megfelelően informálnak kell lennie, útvonal ismeretében kell a megfelelő irányt választania, s ebből fakadó jelentős késedelem esetén pedig a rendelkezési jogosult utasítását kell beszereznie. Az elvárható külső gondosság tanúsítását vizsgálni kell, hogy megfelelő helyen parkolta le a gépjárművet avagy megfelelően informált-e az útvonalról és a közlekedési helyzetről.

⁸¹ Thume: i.m. 401-405.

⁸² Thume: i.m. 405-407.

Ennek alapján kell megállapítani az elháríthatatlanságot. Ha valami elkerülhető, annak lehetőségével előre számolni lehet.

Egy tapasztalt fuvarozó esetében - aki megfelelő nemzetközi gyakorlattal és helyismerettel rendelkezik, azonos útvonalat már többször megtette – is más lehet a mérce az elháríthatóság/elháríthatatlanság tekintetében.⁸³

A 3. pont azonban nem enged a fuvarozónak mentesülést, ha a kár a jármű hibás állapotára vezethető vissza, amelyet a fuvarozás végrehajtásához használtak, sem pedig annak a személynek vagy e személy megbízottjának vétkességére, akitől a járművet bérelte. Így a fuvarozó felelőssége a leírtak alapján megállapítható, nincs lehetőség a mentesülésre. A gyakorlat szerint a fuvarozók nem hivatkozhatnak durrdefektre sem, ami általában az út hibájára vezethető vissza (lásd kivétel az előző bekezdésben rögzített eset). Ennek indoka, hogy a fuvarozó a fuvarozási szerződés megkötésével arra vállalt garanciát, hogy az árut biztonságban, sértetlenül és idejében le fogja szállítani a címzettnek. E körbe tartozik a megbízhatóság és a fuvarozás végrehajtására szolgáló gépjármű megfelelősége, amely indokolja e szakasz külön pontban való rögzítését. A jármű típusa képezheti megállapodás tárgyát, ebben az esetben az elvárt járműtípushoz viszonyítottan kell megállapítani a kárt. Amennyiben a feladó nem kötötte ki speciális gépjármű használatát bútorszállításhoz, és a bútorokban károsodás következik be, az nem róható fel a fuvarozónak. Amennyiben a fuvarozó a megállapodás ellenére – tekintettel a szállítandó árura hűtésére - nem megfelelő gépjárművet állít ki, a jármű által okozott károsodásért felelős. A jármű hibáinak tekintendők klasszikus értelemben a műszaki, technikai hibák is. Érdekesség, hogy a gyakorlatban ezen ponthoz tartozik az is, ha kiállított gépjármű nem megfelelően kerül tisztításra, takarításra, amely a fuvarozandó áru szennyeződéséhez is vezethet.⁸⁴

Speciális normának kell tekinteni azt a 18. Cikk 4. pont szerinti szabályt, amely az ún. klimatechnikai berendezések működését tekintve kiveszi ezeket a jármű hibájának a kategóriájából, és megengedi a kimentés lehetőségét. A fuvarozó mentesülhet a felelősség alól, ha „*bizonyítja, hogy az adott körülmények között, ezeknek a berendezéseknek kiválasztása, fenntartása és felhasználása tekintetében őt terhelő minden intézkedést megtett és a részére adott minden különleges utasításnak eleget tett.*” Az gyakorlatban leggyakrabban a mélyfagyasztott áruk hűtőberendezésével kapcsolatban merül fel probléma.

⁸³ Thume: i.m. 407-414.

⁸⁴ Thume: i.m., 414-418.

Hargitai: i.m. 32.

Thume, Karl- Heinz: Die Haftung des CMR-Frachtführers für Fahrzeugmängel, RIW, 1994/5.

Ezt példázza a következő eset is. Fagyasztott halat fuvarozott az alperes Magyarországra Hollandiából, amely egy szombati napon meg is érkezett a rendeltetési helyére. Ugyanakkor nem tudta azt kiszolgáltatni, mert a felperes ügyintézőit nem találta. Ezt követően a gépkocsivezető a küldeményt hétfőig magára hagyta, és közben történt valamilyen rendellenesség a hűtéssel, mert a belső tér elkezdett melegedni. A gépkocsivezető idegen személyek beavatkozására hivatkozott, amely azt jelentette, hogy a gépkocsit valójában is elhagyta, így ezen 4. pont szerinti kimentési lehetőségtől megfosztotta magát. Az ügy érdekessége volt, hogy a bíróság megállapította a 29. Cikk (ld. később) szerinti súlyos gondatlanság esetét is, amely esetben a fuvarozó kimentésére nincsen lehetőség. Az tény, hogy a gépkocsivezető olyan szerelvényt hagyott magára, amelynek a hűtőberendezését folyamatosan üzemeltetni kellett, kimeríti a súlyos gondatlanság fogalmát, mert az ilyen berendezések meghibásodása, leállása, a szabályozórendszer meghibásodása bármikor bekövetkezhet, amikor is azonnali beavatkozásra lehet szükség, tehát folyamatos ellenőrzést igényel. A gépjármű kifejezett elhagyása hosszabb időre egyben felelősséget fokozó tényező is.⁸⁵

A 17. Cikk 4. pontja a mentesülés különleges eseteit tartalmazza, ha az elveszés vagy a megsérülés az alább felsorolt tények egyikével vagy azok közül többel együtt járó különleges veszélyből ered, mint például a nyitott és ponyvával nem fedett járművek használatára kerül sor, bizonyos áruk természetéből fakadóan, illetőleg árudarabok nem megfelelő megjelölése, számozása és élőállat fuvarozása során. Ezen esetkörök nagymértékben a fuvarozás szakmai kérdéseikhez is tartoznak.

A 4. ponthoz képest eltérés van a mentesülés folyamatában, ugyanis *„ha a fuvarozó kimutatja, hogy az elveszés vagy megsérülés - az eset körülményei szerint - említett különleges veszélyek valamelyikének vagy több ilyen különleges veszélynek tulajdonítható, azt kell vélelmezni, hogy az elveszés vagy megsérülés ebből keletkezett. A rendelkezésre jogosult azonban bizonyíthatja, hogy az elveszés vagy megsérülés akár egészben, akár részben e veszélyek egyikének sem tulajdonítható.* Megdönthető vélelemről van szó: ha a fuvarozó bizonyít, akkor az igényjogosult, a károsult bizonyíthatja ennek ellenkezőjét. Vélelem alól három kivétel van, az a), a d) és az f) pontok.⁸⁶

⁸⁵ BH1991.243

⁸⁶ Thume: i.m. 419-420.
Hargitai: i.m. 32-36.

A CMR nem szabályozza, hogy kit terhel a fuvarszköz berakodási kötelezettsége, csak azt rendezi, hogy kinek kell a hibás be- és kirakodás kockázatát viselni. A fenti c) bekezdés megvalósulását tükrözi a gyakorlatban az alábbi jogeset. Arra a kérdésre, hogy a fuvarozó felelősségét kimentheti-e, arra hivatkozással, hogy az áru károsodása hibás berakodásra vezethető vissza, attól függ, hogy ki végezte ténylegesen a gépjármű berakodását. A felperes megbízta az alperes fuvarozót, ruhaszáritók németországi Bitterfeldtől a csehországi Litvinovig való fuvarozásával. A fuvarozó alfuvarozót vett igénybe a végrehajtásra. Az alfuvarozó gépkocsivezetője átvette az árut Bitterfelden. A ruhaszáritók, amelyek faállványzaton álltak, a felperes (feladó) munkatársai segítségével kerültek a pótkocsin elhelyezésre, amelyeket még a gépjárművezető a főfuvarozó által használt biztonsági elemekkel a rakodófelületen rögzített. A fuvarozás során, Dreza környékén a ruhaszáritók a pótkocsiról leestek, ezáltal kár következett be.

A káresemény okaként arra hivatkozott a felperes, hogy ezek a biztonsági eszközök technikailag alkalmatlanul kerültek rögzítésre, amely a főfuvarozó érdekkörére vezethető vissza.

A körülmények vizsgálata során az eljáró német bíróság a keresetnek helyt adott, megállapította a főfuvarozó felelősségét a 17. Cikk 1. pont alapján, amely alól a főfuvarozó magát sem a 17. Cikk 2 pontja alól, sem a 4. pont c) bekezdés alapján magát sikeresen kimenteni nem tudta. Mivel a berakodási kötelezettséget nem rendezi a CMR, annak meghatározása az irányadó nemzeti jog alapján történik.

A német nemzetközi magánjog a feladó hatáskörébe utalja, amelytől kizárólag magával a (fő)fuvarozóval kötött megállapodás alapján lehet eltérni. Az eset során erre vonatkozó bizonyíték nem került elő, de arra igen, hogy a feladó munkatársai végezték félig a berakodást. A felülvizsgálatig eljutott eljárás során a BGH kimondta, hogy ilyen esetekben a feladónak, illetőleg munkatársainak a fuvarozás megkezdése előtt teljes mértékben meg kell győződnie az áru fuvarozásra biztonságos állapotáról és rögzítéséről. A feladó kötelezettség ellenes magatartása miatt a (fő)fuvarozó a 17. Cikk 5. pontjára hivatkozhat.⁸⁷

⁸⁷ BGH, Urteil vom 25.1.2007 – I ZR 43/04: Haftungsteilung nach CMR zwischen Frachtführer und Versender, megjelent: RIW, 2007/9.

A 17. Cikk 5. pontja értelmében az Egyezmény ismeri a kármegosztás jogintézményét. Kármegosztásra kerülhet sor a különböző felelősségi érdekkörbe tartozó károk bekövetkezésének a találkozása során, mint például a feladó rossz kiszolgáltatási címet ad meg, ami késedelemhez vezet, s emellett a fuvarozó saját gépjárműnek a hibája miatt már egyébként is késedelembe van avagy közlekedési baleset során az árut károsodás éri és bizonyíthatón a feladó a berakodást nem megfelelően végezte, így az árut érő károsodás két oldalról is összefügghet, amely alól a fuvarozó esetleg a 4. pont c) szakasz alapján mentheti ki magát.⁸⁸ A bizonyítási teher a kármegosztás érdekében a fuvarozón nyugszik.

Nem vezetett ugyanakkor kármegosztásra, hogy a fuvarozó a fuvarlevélben meghatározott raktárba szabályszerűen leszállította az árut Németországból Moszkvába, majd az azt követő napon egy telefonhívásban kapott utasítás következményeként az árut Moszkva másik szegletébe szállította tovább. A telefonban bemutatkozott személy a címzett megbízottjának adta ki magát. A továbbszállítás eredménye, hogy a küldemény a címzetthez sosem érkezett meg. A továbbszállítás harmadik személy részére akkor lehetséges, ha a harmadik személy a rendelkezésre jogosult címezettől meghatalmazott volt, amelyről a fuvarozónak minden esetben meg kell győződnie, hiszen a kötelezettsége, hogy a fuvarozást előírás szerinti teljesítse, valamennyi ahhoz szükséges intézkedés megtételével együtt.⁸⁹

⁸⁸ Thume: i.m.,463-465.

⁸⁹ BGH, Urteil vom 13.7.2000 – I ZR 49/98: Pflichten des Frachtführers bei Ablieferung des Frachtguts, RIW, 2001/7.

16) Az elévülés szabályai

Az követelések érvényesítésének elévülési ideje főszabályként egy év, amelyet csak ritkán vált fel a gyakorlatban az elévülés hároméves időtartama a fuvarozó szándékos, vagy azzal egyenértékű súlyos gondatlansága miatt.⁹⁰ A CMR szerinti elévülési szabályok a polgári jogban szokásos elévülési időhöz képest lényegesen rövidebbek. Ezeket a rendelkezéseket a gyakorlatban ajánlatos szem előtt tartani, mivel „*az elévült igény sem viszontkereset, sem kifogás útján nem érvényesíthető*”.⁹¹ Az elévülés idő kezdetére vonatkozó speciális szabályok a 32. Cikk a), b) és c) pontja alapján megállapíthatóak.

Az elévülés szüneteltetésére (nyugvására) és megszakítására az eljáró bíróság joga érvényes, így Magyarországon a CMR mögöttes jogát jelentő Ptk. vonatkozó szabályait kell alkalmazni.⁹² Nem elfelejtendő, hogy a Kptk.⁹³ a külgazdasági kapcsolatok körében eltérést szabályoz a megszakítás egyik esetkörére a Ptk.-vel szemben, miszerint „*a követelés teljesítésére irányuló felszólítás az elévülést nem szakítja meg*”.⁹⁴

⁹⁰ 1971. évi 3. tvr. 32.C.

⁹¹ Fremuth - Thume: i.m. 808-809.

Hargitai: i.m. 53.

⁹² 1959. évi IV. – Ptk., 326. § - 327. §

⁹³ 1978. évi 8. tvr. a Ptk.-nak külgazdasági kapcsolatokra történő alkalmazásáról, 16. §

⁹⁴ BH1997.596

17) Befejezés: a jövő

A választott téma természetéből fakadóan, a fuvarozási folyamat egészének a bemutatására egy dolgozat keretei között nem lehet vállalkozni, éppen ezért a legfontosabb területekre rámutatva kívántam megvetni az alapját annak, hogy e jogterület is igényli egyrészt a minél szélesebb körű mögöttes szakirodalom kialakulását, másrészt a technikai fejlődés eredményeként egyre sürgetőbben merül fel az Egyezmény „modernizálásának” igénye.

Összegzőként elmondható, hogy egy sikeres, növekedő nemzetközi egyezményről van szó, amely amellet, hogy alkalmazást követel szerződő és nem szerződő állam viszonylatában is, egy olyan gazdasági szférát, a nemzetközi fuvarozás egyik ágát vont a szabályozás alá, amely rohamosan fejlődik, halad a világ új kihívásaival együtt, nem elfelejtve, hogy valójában ez a gazdasági szektor tisztán magánjogi szabályokra támaszkodik. Az Egyezmény a nem szabályozott területekkel olyan réseket hagyott nyitva, amelyeket a nemzetközi magánjog segítségével ugyan, de a nemzeti jogok tölthetnek meg tartalommal. A szerződések jogának összehangolása, jogegységesítése uniós szinten sem könnyű, nem hogy nemzetközi szinten, hiszen olyan kérdéseket is felvet, mint: mennyiben avatkozhatnak be egy állam szuverén jogalkotási hatáskörébe, mennyiben fogadná el egy állam a tárgykör teljes lefedését és tudná implementálni, amennyiben lehetséges lenne teljes jogegységesítés. Felmerülhet a kérdés, ha az Európai Unió csatlakozna az IRU-hoz, és ezáltal a CMR részesévé válna, milyen változásokat jelentene a tagállamokra nézve? Ezen gondolatok is érdekes kérdéseket vetnek fel.

Sem a Nemzetközi Közúti Árufuvarozók Szövetségének, sem a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara honlapján nem található például semmiféle mintaszerződés javaslat egy közúti árufuvarozási szerződés megkötésére. Pedig a felek közötti együttműködés gördülékenységét ez nagymértékben elősegítené. Ennek a szükségességét az is alátámasztja, hogy annak ellenére, hogy teljes alaki szabadság érvényesül a szerződés-létrejöttében, a gyakorlat az írásbeliség irányába mozdult el a fuvarlevelek nagyszámú használatával. Kérdés, hogy ennek a gyakorlatnak megfelelő módosítás átvezethető lenne-e az Egyezménybe? Maga a felülvizsgálati eljárás és módosítási folyamat rendkívül szigorú szabályokhoz kötött, tehát ebben a kérdésben nagyobb változás egyelőre nem várható. Alkalmazásának stabilitása mégis ebben a szigorúságban rejlik, amely egyúttal gátat is szabhat további jogegységesítési kísérleteknek.

Az elmúlt évtizedben a technika fejlődésével került napirendre az elektronikus fuvarlevél bevezetésének a kérdése. Nemzetközi porondon szükségesnek tartják, helyettesítve a jelenlegi fuvarlevelet, mivel az IRU véleménye szerint nem csak bizonyító erővel rendelkezne a továbbiakban, hanem teljes egészében nyomon követhető lenne az egész fuvarozási folyamat, mint egy „online”. Ez az elképzelés tükrözi azt az igényt, ami e gazdasági szektor fejlődésével együtt jár. Mivel a fuvarlevelek általában magát a szerződést, a megbízást konkretizálják, én jelenleg úgy látom, „quasi” kötelező a használata a gyakorlatban a váratlan események könnyebb kezelése és a bizonyítási helyzetek megkönnyítése érdekében. Alkalmazási feltételeinek megteremtésére egy kiegészítő jegyzőkönyv, protokoll elfogadását preferálják, amely csak felhatalmazna a használatára. Alkalmazásának szabályozására felülvizsgálati eljárást kellene összehívni, de a már vázoltak szerint, a módosítási folyamat rendkívül bonyolult és nehéz sikerre vinni,⁹⁵ ezért ennek a kérdésnek az eldöntésére a jövő adja meg a választ.

Visszatérve a dolgozatom kiindulópontjához, a különböző nemzeti jogi kultúrák mögött meghúzódó szakirodalom, vagy éppen hiányos volta és a jogértelmezési gyakorlatok eltérő megoldásokhoz vezethetnek, ezért jelentősége van annak, amit már az Egyezmény 50. évfordulóján megállapítottak, hogy a CMR egységes értelmezési gyakorlatát kell előmozdítani. Miképpen valósulhat meg? Törekedni lehet rá, de a megvalósítás mikéntje a részes államok hajlandóságától függ. Egyrészt ismételten hangsúlyozom a bőségebb szakirodalom iránti igényt, kiváltképpen Magyarországon, amely támpontot adhatna egy egységesebb és stabilabb jogértelmezési gyakorlatnak, másrészt célszerű lenne beiktatni a CMR-be egy olyan rendelkezést is, amely az Egyezmény egységes értelmezésére adna felszólítást az egységes alkalmazás előmozdítására, valamint néhány értelmezési iránymutatást, mint amelyekkel például a Bécsi Egyezmény is rendelkezik.⁹⁶ Ha jogilag rögzítést nyerne, talán nálunk is nagyobb lenne az érdeklődés e jogterület fejlesztésére és gazdagítására.

Elmondható, hogy a CMR Egyezményre a továbbiakban is fényes jövő vár, hiszen szükség van rá, mivel a nemzetközi magánjog fölé helyezkedve, az egységes jogra való törekvésével méltón vált a nemzetközi magánjog egyik ágát szabályozó „alaptörvénnyé”.

⁹⁵ The 50th Anniversary of the CMR Convention – Future and Perspectives of International Road Transport, 706-708.

⁹⁶ Az Egyesült Nemzetek Egyezménye Áruk Nemzetközi Adásvételi Szerződéseiről – Bécsi Konvenció, 1988, 7. C. és 8. C.

2012 februárjában, az Egyezmény 56. évfordulóján Genfben tartott az IRU nemzetközi konferenciát a közúti árufuvarozási szerződéses jogviszony fejlődésének a tárgyában⁹⁷, mely a fuvarozó fokozódó felelősségét vizsgálta a megbízás szabályszerű teljesítése vonatkozásában, a gazdasági és technikai vívmányok fejlődésének a hatását, valamint a növekedő szabályozás jelenségét. A konferencia megállapította azt az egyértelmű tény, hogy a nemzetközi normák és az Európai Unió normáinak együttélése, a jogforrások megtöbbszöröződése a felmerült nemzetközi jogviták elbírálását nehézkessé teszi és lassíthatja, mert sokkal bonyolultabb lehet az alkalmazandó jog meghatározása az egyes esetekben.⁹⁸

A dolgozatomat 2012 elején lezárva, bízom benne, hogy e téma vonatkozásainak főbb irányait sikerült feltárnom, és a bevezetőben felvetett kérdésekre az olvasó nagyobb egyértelműséggel és határozottsággal tudott választ találni.

⁹⁷ "The evolution of contractual relations in road transport"- Friday, 24 February 2012, http://www.iru.org/en_media_press_pr?code=1104&lang=en

⁹⁸ Final summary - http://www.iru.org/cms-filesystem-action/Events_2012_lawsympo/IBG.E.pdf

18) Bibliográfia

Felhasznált irodalom:

Idegen nyelvű:

- D'ARCY, LEO – CAROLE, MURRAY – CLEAVE, BARBARA: Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade, London, Sweet & Maxwell, 2000
- FREMUTH, FRITZ FREMUT – THUME, KARL-HEINZ: Kommentar zum Transportrecht, Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, Heidelberg, 2000
- GROTH, GEORG: Übersicht über die internationale Rechtsprechung zur CMR, Verlag Versicherungswirtschaft e.V., Karlsruhe, 1981
- GÜLLERMANN, DIRK: Internationales Vertragsrecht, Verlag Franz Vahlen GmbH, 2011
- J. DECKER, PETER: Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), Verkehrs-Verlag J. Fischer, 1985
- KRONKE, HERBERT – MELIS, WERNER – SCHNYDER, ANTON K.: Handbuch-Internationales Wirtschaftsrecht, Dr. Otto Schmidt Verlag, Köln, 2005
- KROPHOLLER, JAN: Die deutsche Rechtsprechung auf dem Gebiete des Internationalen Privatrechts im Jahre 1992, J.C.B.Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1994
- KROPHOLLER, JAN: Die deutsche Rechtsprechung auf dem Gebiete des Internationalen Privatrechts im Jahre 1993, J.C.B.Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1995
- MCCLEAN, DAVID: The Conflict of Laws, Sweet and Maxwell, London, 2000
- REITHMANN, CHRISTOPH – MARTINY, DIETER: Internationales Vertragsrecht – Das internationale Privatrecht der Schuldverträge, Dr. Otto Schmidt Verlag, Köln, 2010
- THUME, KARL-HEINZ: Kommentar zur CMR – Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, Frankfurt am Main, 2007
- VISCHER, FRANK – HUBER, LUCIUS – OSER, DAVID: Internationales Vertragsrecht, Stämpfle Verlag AG Bern, 2000
- KOLLER, INGO: Die Person des Schadenersatzberechtigten bei Ansprüchen aus Art.17 CMR, Recht der Internationalen Wirtschaft, 1988/4. März
- THUME, KARL- HEINZ: Die Haftung des CMR-Frachtführers für Fahrzeugmängel, RIW, 1994/5. Mai

- Wesemann, Clemens: Der Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, RIW, 1961/8. August

Magyar:

- BARTA JUDIT - FAZEKAS JUDIT - HARSÁNYI GYÖNGYI - KOVÁCS ISTVÁN-MISKOLCZI BODNÁR PÉTER-UJVÁRINÉ ANTAL EDIT: Üzleti Szerződések, UNIÓ Lap- és Könyvkiadó Kereskedelmi Kft., 2005
- BÁNRÉVY GÁBOR: A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga, Szent István Társulat, Budapest, 2011
- BURIÁN LÁSZLÓ-CZIGLER DEZSŐ TAMÁS - KECSKÉS LÁSZLÓ - VÖRÖS IMRE: Európai és nemzetközi kollíziós jog, Krim Bt., Budapest, 2010
- HARGITAI LÁSZLÓ: Nemzetközi közúti áru fuvarozás – CMR; Az 1956-ban, Genfben kötött CMR Egyezményről, a hazai ítélkezési gyakorlat összeállításával, Complex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft, Budapest, 2008
- JOBBÁGYI GÁBOR – FAZEKAS JUDIT: Kötelmi Jog, Szent István Társulat, Budapest, 2007
- VÖRÖS IMRE: A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga II., Krim Bt., Budapest, 2004
- ZAFÍR JÁNOS: A nemzetközi áruvarozási jog - In: MARTONYI JÁNOS – BÁNRÉVY GÁBOR (SZERK): A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve, ELTE Továbbképző Jogi Intézet, Budapest, 1994

Hivatkozott jogesetek:

- BH1987.23
- BH1987.365
- BH 1991.243
- BH1992.597
- BH1995.295
- BH1996.51
- BH1996.214
- BH1996.490

- BH1997.596
- BH 1998.140
- BH1990.190
- BDT 2003.800
- BH 2008.220
- LG, Hamburg, Urteil vom 29.7.1994 – 402 O 72/94: Haftungsfragen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr, megjelent: RIW, 1994/9. September
- BGH, Urteil vom 17.4.1997 – I ZR 251/94: Beweislastfragen zum CMR-Frachtbrief, megjelent: RIW, 1998/3, März
- BGH, Urteil vom 13.7.2000 – I ZR 49/98: Pflichten des Frachtführers bei Ablieferung des Frachtguts, RIW, 2001/7. Juli
- BGH, Urteil vom 4.7.2002 – I ZR 302/99: Anforderungen an eine formfrei vereinbarte Weisung für den Frachtführer, megjelent: RIW, 2003/12. December
- BGH, Urteil vom 25.1.2007 – I ZR 43/04: Haftungsteilung nach CMR zwischen Frachtführer und Versender, megjelent: RIW, 2007/9. September
- BGH, Urteil vom 17.7.2008 – I ZR 181/05: Anwendungsbereich der CMR, megjelent: RIW, 2008/10. October

Hivatkozott jogszabályok:

- Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény, Magyarországon kihirdetette az 1971. évi 3. tvr.
- 1979.évi 13. tvr. a nemzetközi magánjogról
- 1959.évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről
- 1978.évi 8. tvr. a Ptk.-nak a külgazdasági kapcsolatokra való alkalmazásáról
- 2/1981. MT (I.31) rendelet a közúti árutovábbítási szerződésekről
- Európai Parlament és a Tanács 593/2008/EK (2008.június 17.) rendelete a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról (Róma I. rendelet)

- Európai Parlament és a Tanács 864/2007/EK (2007.július 11.) rendelete a szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról (Róma II. rendelet)
- Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Genfben, 1957.évi szeptember hó 30. napján kelt Európai Megállapodás, Magyarországon kihirdette az 1979.évi 19. tvr.
- Gesetz zu dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 16. August 1961
- Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), Ausfertigungsdatum: 1896.08.18.
- Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch (EGBGB), Ausfertigungsdatum: 1896.08.18.
- Handelsgesetzbuch (HGB), Ausfertigungsdatum: 1897.05.10.
- Bundesgesetz, 28.66.1990, mit dem das Handelsgesetzbuch sowie das Binnenschiffahrtsgesetz hinsichtlich der innerstaatlichen Anwendung des Beförderungsvertrages im internationalen Straßengüterverkehr – CMR geändert werden (Binnen-Güterbeförderungsgesetz)
- Unternehmensgesetzbuch (UGB), 2007.01.01., Ausztria
- Az Egyesült Nemzetek Egyezménye Áruk Nemzetközi Adásvételi Szerződéseiről, 1988 (Bécsi Konvenció), Magyarországon kihirdette az 1987. évi 20. tvr.