

A CMR fuvarlevél kitöltése, annak hiányosságaihoz fűződő jogkövetkezmények elemzése a magyar bírósági joggyakorlat tükrében

JEZERNICZKI KATALIN

*A cikk első része a nemzetközi áru fuvarozási szerződés és a szállítmányozási szerződés elhatárolásának, a fuvarozási szerződés és a fuvarlevél viszonyának, valamint a fuvarlevél tartalmi elemeinek és a fuvarlevélhez kapcsolódó megdönthető vélelmeknek az elemzését, míg a második része a fuvarlevél egyes tartalmi elemeinek hiányosságaihoz fűződő jogkövetkezményeknek az elemzését tűzte ki célul. A tanulmány a vonatkozó magyar bírósági joggyakorlat kronologikus elemzésének mentén kívánja felhívni a figyelmet a jelen kor nemzetközi áru fuvarozási szerződésben is megjelenő sajátosságaira és a bírói joggyakorlat olykor téves jogértelmezésére. A tanulmány a kor sajátosságaira tekintettel felvet néhány megfontolandó tézist például a CMR egyezmény módosítására, kiegészítésére nézve, valamint latolgatja az esetleges e-fuvarlevél bevezetésének kérdését.**

Journal of Economic Literature (JEL) kód: K – Law and Economic; K12 – Contract Law; K33 – International Law.

* E tanulmány nem jöhetett volna létre *dr. Raffai Katalin Edit* egyetemi docens segítő közreműködése nélkül.

<https://doi.org/10.47630/KULG.2017.61.5-6.68>

Jezerniczki Katalin, PhD-hallgató, ügyvédjelölt, PPKE JÁK, Pongrácz & Társai Ügyvédi Iroda.
E-mail: jezerniczki.katalin@gmail.com

1. A fuvarozási szerződés és a fuvarlevél viszonya, a fuvarlevél tartalma és az ahhoz kapcsolódó megdönthető vélelmek

A fuvarlevél és annak hiányosságainak citálása előtt érdemes szót ejteni arról a problematikáról, ami abból adódik, hogy maga a „Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről” szóló, 1956. május 19-én Genfben aláírt egyezmény,¹ valamint az azt módosító 1978. július 5-én, Genfben aláírt jegyzőkönyv² (továbbiakban: CMR egyezmény) nem rendelkezik a fuvarozási szerződés létrejöttéről. Ennek azért is van kardinális jelentősége, mert a CMR egyezmény 4. cikke szerint a fuvarozási szerződésről fuvarlevelet állítanak ki. Azonban, ha nem is jött létre, vagy pontosan nem beazonosítható, hogy milyen tartalommal jött létre a szerződés, akkor a fuvarlevél hiánya, szabálytalansága vagy netán elvesztése nem érinti a fuvarszerződés létét, sem annak érvényességét, azaz a fuvarlevél hiányához a CMR egyezmény nem fűz jogkövetkezményt a fuvarozási szerződés létrejötté vagy érvényessége tekintetében. Így a fuvarozási szerződés érvényességét vagy létrejöttét nem befolyásolja, hogy a fuvarlevél hiányosan vagy szabályszerűtlenül lett-e kitöltve, esetleg azt elveszítették-e, azonban a fuvarlevél hiánya bizonyítás kérdésévé teheti a fuvarozási szerződés létrejöttét, tartalmát.

Tekintettel arra a tényre, hogy a CMR egyezmény nem rendelkezik a fuvarozási szerződés létrejöttéről, így annak tartalma a CMR egyezmény tekintetében teljes homályba burkolódik, azaz a CMR egyezmény alapján nem meghatározható, így a fuvarozási szerződés létrejöttét, annak tartalmi sajátosságait a nemzeti jog határozza meg. Tehát a nemzeti jog alapján kell eldönteni, hogy létrejött-e a szerződés, és ha igen, fuvarozási, avagy szállítmányozási szerződés keletkezett-e.

A gyakorlatban általában a fuvarozási szerződés tartalma, létrejötté nehezen megállapítható, mivel a felek a szerződést nem vagy csak ritkán foglalják írásba. A szerződés létrejöttéhez azonban az áru átadása-átvétele nem szükséges, tehát fontos leszögezni, hogy a közúti árufuvarozási szerződés konszenzuál szerződés. A fuvarozási szerződések megkötését általában telefonos megbeszélés előzi meg, amely során a felek egyeztetik, hogy mit, mikor, hova, mennyiért, milyen egyéb feltételek (hőfok, veszélyes áru, konvojos és fegyveres kíséret stb.) mellett kell elfuvarozni. A telefonos egyeztetést követően a megbízó faxon vagy e-mailen kiküldi a „Fuvarmegbízás”

¹ Kihirdette az 1971. évi 3. törvényerejű rendelet a „Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről” szóló, Genfben, az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről.

² Kihirdette a 2005. évi LIV. törvény a nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésről szóló Egyezményt (CMR) kiegészítő, Genfben, 1978. július 5-én kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről.

vagy „Fuvarmegrendelés” című dokumentumot (a továbbiakban együttesen: fuvarmegbízás) a fuvarozónak – mely ideális esetben a telefonon egyeztetetteket tartalmazza – azzal, hogy ez a dokumentum visszaigazolással vagy anélkül veszi érvényét. Ha a fuvarozó visszaigazolása szükséges, akkor a fuvarozási szerződés a közölt paraméterek szerint a visszaigazolás szerinti tartalommal létrejött. Abban az esetben, ha a fuvarozó visszaigazolása nélkül is érvényes a fuvarmegbízás, és a fuvarozó ráutaló magatartással megkezdí a fuvarfeladat teljesítését, azaz kiáll a felrakó helyre, a fuvarozási szerződés szintén létrejött. A felek között leginkább az keletkeztet jogvitát, ha a fuvarozó a kapott fuvarmegbízástól eltér és nem a megadott napon vagy időben áll ki a felrakóra, és erről a megbízót nem is értesíti. Ilyenkor annak megállapításához, hogy történt-e egyáltalán szerződésszegés vagy esetleg beszélhetünk-e késedelmes teljesítésről, górcső alá kell venni azt, hogy a fuvarmegbízásban szerepel-e a kiállítás pontos időpontja vagy napja és ezen megbízói fix kiállási időpontról a fuvarozó ennek ellenére tudott-e. Ennek eldöntése nehézkes bizonyítási terhet ró a felekre, hiszen nehéz bizonyítani, hogy a kapott megbízástól eltérően például a következő napra történő kiállítás egy ráutaló magatartással létrejött szerződés késedelmes teljesítését jelenti-e, vagy azt, hogy a felek között nem volt megállapodás a kiállítás pontos időpontjára, és ezért nem is lehet szerződésszegésről beszélni.

A technika fejlődésével elterjedt az internetes fuvarozási felületek alkalmazása, ahol megjelent az online fuvarfeladatokra történő licitálás lehetősége, mellyel még bonyolultabbá vált annak bizonyítása, hogy aki megnyerte a licitet, annak vajon vissza kell-e igazolnia azt, vagy visszaigazolás nélkül is létrejötnének kell tekinteni a fuvarozási szerződést. A visszaigazolás problémakörén kívül jelentős nehézséget ró a fuvarozókra az is, hogy a licitet általában olyan nyomott áron nyerik meg, hogy a fuvarfeladat teljesítése csaknem lehetetlenné válik. Joggal vetődhet fel bennünk azon kérdés, hogy a nyomott árat (értsd: olyan fuvardíj, melyből a laikus is egyszerű matematikai módszerrel kiszámíthatja, hogy az adott fuvarfeladatot nem lehet elvégezni) az üzletágra jellemző, üzleti körben megjelenő vállalászási kockázatnak vagy esetleg az üzletágban megjelenő és eleve fuvaroztatást ellehetetlenítő gyakorlatnak kell-e tekintenünk.

A CMR egyezmény bár nem rendelkezik a fuvarozási szerződés létrejöttéről és érvényességéről, de a 9. cikkben egy megdönthető vélelmet fogalmaz meg a fuvarlevél tekintetében, miszerint a fuvarlevél – az ellenkező bizonyításáig – bizonyítékul szolgál a fuvarozási szerződés megkötésére, a szerződés feltételeire és arra nézve, hogy a fuvarozó az árut átvette. Ha a fuvarlevél nem tartalmazza a fuvarozó indokolt

fenntartását, az ellenkező bizonyításáig vélelmezni kell, hogy az áru és annak csomagolása jó állapotban volt, amikor a fuvarozó az árut átvette, továbbá hogy az árudarabok száma, valamint azok jele és sorszáma a fuvarlevél adataival megegyezett.

Bár a CMR egyezmény 9. cikke e vélelem beálltához nem kívánja meg a fuvarlevél feladó és fuvarozó általi aláírását, azonban ennek szükségessége az 5. cikk (1) bekezdésében meghatározott szabállyal együtt értelmezendő, és a fuvarlevél csak akkor szolgálhat a 9. cikkben részletezettek bizonyítékául, ha azt a feladó és a fuvarozó is aláírták.

A CMR egyezményhez hasonlóan rendelkezik a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (továbbiakban: Ptk.) 6:258. § (2) bekezdése, mely szerint a fuvarozó által kiállított fuvarlevél az ellenkező bizonyításáig bizonyítja a fuvarozási szerződés létrejöttét, a küldemény átvételét, valamint – a fuvarozó által a fuvarlevélbe tett fenntartás hiányában – a küldemények és a csomagolásnak az átvételkor jó állapotát, a küldemények számát, megnevezését, csomagolásának módját, veszélyességének az adott fuvarozási ág szerinti megjelölését, darabszámát, jelét, tömegét vagy más módon kifejezett mennyiségét, átvételének helyét és idejét, a feladó, a címzett és a fuvarozó nevét és címét, valamint az áru kiszolgáltatásának helyét. A fuvarlevelet a CMR egyezményhez hasonlóan, a Ptk.-ban megfogalmazottak szerint a feladónak és a fuvarozónak is alá kell írnia. Ha a fuvarlevél kiállításának országa nemzeti jogszabályai lehetővé teszik, akkor az aláírás lehet nyomtatott vagy a fuvarozó és a feladó bélyegzőjével helyettesíthető.

A fentiekre való tekintettel megállapítható, hogy a magyar jogalkotó a CMR egyezményhez képest jóval pontosabban fogalmaz és a fuvarlevél megfelelő paraméterek szerinti kitöltéséhez, tartalmához és a fuvarozó, valamint a feladó általi aláírásához a fuvarozási szerződés létrejöttének megdönthető véelmét kapcsolja. Így a felek között a fuvarozási szerződés létrejöttét, tartalmát, érvényességét illető jogvita esetén a fuvarlevél fentiek szerinti tartalmának perdöntő jelentősége lehet.

Kiemelendő, hogy a CMR egyezmény meghatározza a nemzetközi közúti áru-fuvarozásban kötelezően alkalmazandó fuvarlevél tartalmi elemeit, valamint minimum példányszámát, azonban a fuvarlevélre kötelező alakírást vagy formátumot nem ír elő. A nemzetközi gyakorlatban azonban elterjedt a CMR fuvarlevél formanyomtatványban kapható négy, illetve hatlapos változata, mely huszonöt rovatból áll és amely a CMR egyezmény 6. cikkében meghatározott adatokat nagy részletességgel rögzíti. A CMR egyezmény 6. cikkéhez képest a Ptk. 6:258.§ (2) bekezdése csak a fuvarlevél minimum tartalmi elemeit sorolja fel. Érdemes leszögezni azt is,

hogy a fuvarlevél nem testesíti meg az árut, és az áru tulajdonjogát nem lehet a CMR fuvarlevél eladásával, átruházásával megszerezni.

A CMR egyezmény 5. cikke rendelkezik a fuvarlevél példányszámáról, mely szerint a fuvarlevelet három – egymással egyező – eredeti példányban kell kiállítani, mely példányszám emelkedhet attól függően, hogy az árut hány járműre kell felrakni, hány különböző árufajta van, illetve az áru hány részrakományra oszlik. Ezen esetekben mind a feladó, mind a fuvarozó követelheti, hogy annyi fuvarlevelet állítsanak ki, ahány járművet használnak, vagy ahány árufajta, illetőleg részrakomány van. Abban az esetben, ha nem elegendő a három eredeti példány a fuvarlevélből, úgy a négylapos CMR okmány (azaz a fuvarlevél) nem alkalmazható, ebben az esetben a hatlapos fuvarlevelet kell alkalmazni. Gyakori a hatlapos okmány használata abban az esetben is, ha Európai Unión kívüli megbízó indít fuvarfeladatot Európai Unión kívüli országba. A hatlapos CMR okmány hat különböző színű lapból is áll, melyből a konkrét fuvarfeladat vonatkozásában a fehér lap az indító példány, a zöld vonallal áthúzott a vámpéldány, a sárga csíkos az ügynevezett osztogató példány, a zöld lap a fuvarozó példánya, a kék lap az átvevő példánya és a piros a feladó példánya. A fuvarlevelet azért kell – a fuvarfeladattól függően minimum – három példányban kiállítani, mert az első példányt a feladó kapja, a második az árut kíséri, a harmadik példány pedig a fuvarozóé.

A Ptk. 6:258. § (1) bekezdése a fuvarlevél példányszámáról nem ejt szót, csak annyit rendez, hogy a fuvarozó a feladó utasítása esetén köteles fuvarlevelet kiállítani és abból egy példányt a feladónak átadni vagy a küldemény átvételéről elismervényt adni.

A jogszabályhelyek összevetéséből megállapítható, hogy a magyar szabályozás a CMR egyezményhez képest igen csekély mértékben határozza meg a fuvarlevél tartalmi elemeit, bár hozzá kell tenni, hogy a fent idézett Ptk. rendelkezés kifejezetten a belföldi fuvarozásra vonatkozik, így a nemzetközi áru fuvarozást csak a magyarországi felrakó, illetve lerakó, tranzit tekintetében érinti. Azonban kiemelendő, hogy a hivatkozott Ptk. rendelkezés a CMR egyezményhez képest többletrendeletet is tartalmaz a veszélyes áru fuvarozás vonatkozásában. Míg a CMR egyezmény 6. cikk (2) bekezdés f) alpontja a veszélyes áruknál csak azok általánosan elismert megnevezésének megjelölését írja elő, addig a Ptk. 6:258. § (2) bekezdése d) alpontja az áru veszélyességének az adott fuvarozási ág szerinti megjelölését kívánja meg, mely szerint a magyar szabályozás pontosabb, egzaktabb és az adott fuvarozási ág szerinti speciális leírását írja elő.

A fuvarlevélhez és annak tartalmához kapcsolódó megdönthető vélelem kapcsán elvi érveléssel kiemelendő a témában legfrissebbnek számító a Kúria BH 2012.246. számú kibocsátott határozata,³ amelyben a tényállás szerint 2008. november 7. napján egy kínai cég ruházati cikkeket adott el egy olaszországi cégnek. Az eladó az árut Kínában hajóra rakta és konténeres szállítással, a vevő költségére a szlovéniai Koper kikötőjébe szállította. A felperes 2008. december 11. napján a koperi vámhivatalnál mint a vevő érdekében eljáró vámügynök közösségi külső árutovábbítási eljárást kezdeményezett. A nem közösségi árut nyilvántartás céljából és a vámeljárást lefolytatása végett 2008. december 18. napjáig Ausztriában a kijelölt vámhivatalnál kellett bemutatni. 2008. december 8. napján k-i székhelyű, I. Kft. megbízta az alperest, hogy a közöttük 2005. szeptember 15. napján létrejött fuvarozási keretszerződés alapján a fenti árut Koperből Bécsbe, majd a vámeljárást lefolytatása után Rómába szállítsa. Az alperes 2008. december 11. napján felrakta az árut Koperben és konténerben Bécsbe szállította, ahol egy az I. Kft. képviseletében eljáró személy átvette tőle a vámeljáráshoz szükséges dokumentumokat, melyeket az alperes néhány nap után vissza is kapott. Az alperes a vámeljárást lefolytatására igazolással ugyan nem rendelkezett, de az árut a római címzetthez leszállította.

A szlovén vámhatóság a nyomozás során megállapította, hogy rendeltetési vámhivatalnál nem került sor a nem közösségi áru bemutatására és nyilvántartásba vételére, és emiatt a felperest összesen 11 196 euró megfizetésére kötelezte.

A felperes a keresetében 11 196 euró és annak 2009. október 16. napjától a kifizetés napjáig járó nemzetközi pénzügyi kamat megfizetésére kérte kötelezni az alperest, mivel az alperes a felperessel kötött fuvarozási szerződést hibásan teljesítette, a nem közösségi árut a rendeltetési vámhivatalnál nem mutatta be és evégett az alperes köteles a szlovén vámhatóság által kiszabott és a felperes által megfizetett pénzügyi összegnek megfelelő kártérítést fizetni.

Az alperes érdemi ellenkérelmében a kereset időelőttiségére hivatkozott, kérte a kereset elutasítását. Továbbá előadta, hogy az I. Kft. alfuvarozójaként járt el és az árut elszállította a rendeltetési vámhivatalhoz, ahol az I. Kft. képviselőjének bemutatta az árut és azt le is szállította a címzettnek.

Az elsőfokú bíróság a felperes keresetének teljes egészében helyt adott és megállapította, hogy a speciális szállítványozási tevékenységet végző vámügynök felperes és az alperes között nemzetközi áru fuvarozási szerződés jött létre. Továbbá kifejtette, hogy az alperes szerződésszegést követett el, mivel a nem közösségi árut

³ Kúria Gfv. X.30.343/2011. CompLex Jogtár Bírósági Határozatok Tára.

a rendeltetési vámhivatalnál nem mutatta be, ezért a felperest a szlovén vámhatóság megbírságolta, így az alperes tevékenysége okán a felperesnek számszerűen igazolható kára keletkezett. Az elsőfokú bíróság álláspontja szerint a felperes keresete nem volt idő előtti sem, mivel a kára a szlovén vámhatósági határozatban megjelölt pénzösszeg kifizetésével bekövetkezett.

Az alperes fellebbezett, mely alapján a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta és a felperes keresetét elutasította. A másodfokú bíróság bizonyítottan találta, hogy az alperes a nem közösségi árut nem mutatta be a rendeltetési vámhivatalnak, és az árut anélkül szolgáltatta ki a címzettnek. Bizonyítottan találta azt is, hogy a felperesnek az alperes mulasztása miatt kellett megfizetnie a vámot, az áfát és a késedelmi kamatot. Továbbá megállapította, hogy a felperes helyesen hivatkozott arra, hogy a közösségi árutovábbítási eljárásban az áru fuvarozója és címzettje is felel az áru rendeltetési vámhivatalnál történő bemutatásáért. Azonban a másodfokú bíróság mindezek ellenére nem látott jogi lehetőséget az alperes elmarasztalására. Megállapította, hogy CMR egyezmény 1. cikke értelmében a nem közösségi árunak a hajóról történő kirakása után közúton történő továbbítására nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződés keretében került sor. A másodfokú bíróság az alperes által becsatolt CMR fuvarlevelek alapján megállapította, hogy a 2008. december 11. napján kelt fuvarlevélen a feladó a felperes, a címzett az osztrák W. S., a 2008. december 18. napján kelt fuvarlevélen a feladó az osztrák W. S., a címzett pedig az olaszországi vevő, továbbá fuvarozóként mindkét fuvarlevélen az alperes cégneve szerepel.

A másodfokú bíróság hivatkozott a CMR egyezmény 9. cikkére, mely szerint a fuvarlevél csak az ellenkező bizonyításáig bizonyítja a fuvarszerződés megkötését, illetve arra, hogy a 3. cikk szerint a fuvarozó az alfuvarozó magatartásáért, illetve mulasztásáért úgy felel, mintha maga járt volna el, és ezzel kapcsolatban megállapította, hogy az alperes bizonyította, hogy alfuvarozóként járt el, így a felperes az alfuvarozó alperessel szemben közvetlenül kártérítési igényt nem érvényesíthet.

A felperes felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő, melyben elsődlegesen kérte a másodfokú ítélet hatályon kívül helyezését és az elsőfokú ítélet helybenhagyását, másodlagosan kérte a hatályon kívül helyezés mellett az új másodfokú eljárás lefolytatását, új másodfokú határozat meghozatalát. A felperes előadta, hogy a másodfokú bíróság okszerűtlenül következtetett arra, hogy a fuvarozási szerződés az I. Kft. és a felperes között jött létre. Továbbá állította, hogy a felperes speciális szállítmányozói tevékenység keretében vámügynökként járt el.

Az alperes a felülvizsgálati ellenkérelmében a jogerős ítélet hatályának fenntartását kérte.

A Kúria megállapította, hogy a másodfokú bíróság megsértette a Pp. 206. § (1) bekezdésében foglaltakat, amikor a jogerős határozatának meghozatalakor nem észlelte, hogy az elsőfokú bíróság a jogvita eldöntéséhez szükséges tényállást nem tárta fel. Ugyanis az elsőfokú bíróság a CMR egyezmény 9. cikke ellenére, azaz a fuvarlevélhez kapcsolódó megdönthető vélelem kapcsán nem vizsgálta az alperes által becsatolt 2008. december 08. napján kelt írásbeli megbízást, a 2005. szeptember 15. napján kelt keretszerződést, a 2008. december 11–22. napja között keletkezett menetleveleket, a Bécsben kiállított fuvarlevelet. Ezen okiratok adatait nem vetette egybe, és nem vizsgálta azt sem, hogy a peres felek között jött-e létre szerződéses jogviszony, ha igen, az milyen természetű volt és mi volt a tartalma.

Azonban a Kúria azt is megállapította, hogy a másodfokú bíróság arra viszont okszerűen következtetett, hogy a peres felek közötti fuvarozási szerződés létét az alperes által becsatolt és egyéb bizonyítékok nem igazolják.

A Kúria megállapította, hogy a másodfokú bíróság tévedett, amikor a peres felek közötti egyéb jogviszony fennállására vagy annak hiányára, az I. Kft.-nek és a Bécsben kiállított fuvarlevelet feladóként aláíró F. S. m.b.h.-nak a felperessel vagy a címmel való jogviszonyára vonatkozó és annak alapján az alperesnek a jogi láncolatban betöltött szerepét meghatározó bizonyítékok vizsgálata nélkül a jogvitát érdemben eldöntötte. Így a Kúria a jogerős ítéletet az elsőfokú bíróság ítéletére kiterjedően hatályon kívül helyezte, és az elsőfokú bíróságot új eljárásra és új határozat hozatalára utasította.

Fenti eset kapcsán említést kell tenni a BDT2004.102. számú határozatról, mely a fuvarozási és a szállítmányozási szerződés elhatárolása körében jóval a fenti eset előtt született, s melyre a bíróságnak figyelemmel kellett volna lennie a döntéshozatalakor. Ennek értelmében önmagában az a tény, hogy a fuvaroztatóval jogviszonyban álló kötelezett nem maga végzi a fuvarozást, még nem teszi a jogviszonyt szállítmányozási szerződéssé. A két szerződéstípust el kell határolni egymástól. Szállítmányozási szerződésnek csak az olyan szerződés minősülhet, amelyben a szállítmányozó kötelezettsége csak abban áll, hogy a küldemény továbbításához szükséges fuvarozási szerződést vagy egyéb, az áru továbbítását szolgáló jogügyletet megkösse, valamint a küldemény továbbításával kapcsolatos reálcselekményeket elvégezze. Kardinális jelentősége van annak a ténynek, hogy a szállítmányozó soha nem a fuvarozás elvégzésére, hanem a fuvarfeladat teljesítéséhez a megfelelő fuvarozó kiválasztására és a fuvarozási szerződés megkötésére köteles. Abban az esetben,

ha a szállítványozó a fuvarozást maga végzi, úgy a fuvarozás körében bekövetkezett kárért fuvarozó módjára felel.

Természetesen a gyakorlatban előfordul az is, hogy a fuvarozó szállítványozóként elvállal egy fuvarfeladatot, és azt egy további fuvarozóval végezteti el, ekkor szállítványozó módjára felel, hiszen magát a fuvarfeladatot nem ő végzi, hanem a másik fuvarozó, de itt nagyon figyelmesen kell megválasztani „másik” fuvarozót, mivel ezen fuvarozó kiválasztásáért maga a szállítványozóként eljáró fuvarozó fog felelni.

Fentiekre való tekintettel az is megállapítható, hogyha a fuvarlevél tartalma ellentmond a fuvarozási szerződés egyéb dokumentumainak, illetve ha az egyéb dokumentumok nem is fuvarozási szerződésre utalnak, vagy ha a fuvarlevél és az egyébként az áru vagy a tehergépkocsi fizikai méreteiből, kárjegyzőkönyvekből, fenntartásokból egyértelműen más következik, úgy a fuvarlevél a fuvarszerződés megkötését, annak tartalmát, az áru fuvarozó általi átvételét, az áru és a csomagolás állapotát kétséget kizáróan nem bizonyítja, azaz ezen esetekben a fuvarlevélben szereplő adatokkal szemben ellenbizonyításnak van helye. A fenti esetek jól rávilágítanak azokra a problémákra is, amelyek a fuvarozási és a szállítványozási szerződések nem megfelelő elhatárolásából fakadnak.

Kiemelendő, hogy a fuvarlevél kötelező tartalmi elemeinek megléte biztosítja mind a fuvarozó, mind a feladó számára, hogy egy esetleges jogvita esetén bizonyítsák a küldemény csomagolására, külső állapotára, számára, súlyára vonatkozó állításait. Továbbá a fuvarozó csak a fuvarlevélben tett fenntartásaival tudja bizonyítani például azt, hogy a küldemény megnevezésének, csomagolási módjának, veszélyességének az adott fuvarozási ág szerinti megjelölése darabszámának, jelének, számának, tömegének vagy más módon kifejezett mennyiségének ellenőrzésére önhibáján kívül nem volt lehetősége.

Azonban a fuvarlevél kötelező tartalmi elemei leginkább akkor kerülnek előtérbe, amikor azok hiányosságához a CMR egyezmény jogkövetkezményeket fűz, mint például amikor a fuvarlevélbe bejegyzett adatok pontatlansága miatti felelősségi szabályokat állapít meg a feladó és a fuvarozó tekintetében. Továbbá a fuvarlevél pontatlansága miatt hátrányok keletkezhetnek akár a címzett oldalán is, tekintettel arra a tényre, hogy a fuvarozás során kinek a veszélyére és mely kereskedelmi szokványa alapján történik a fuvaroztatás. A fuvarlevél egyes tartalmi elemeinek hiányosságaihoz fűződő jogkövetkezmények az alábbiakban kerülnek kifejtésre.

2. A fuvarlevél egyes tartalmi elemeinek hiányosságaihoz fűződő jogkövetkezmények, tekintettel a vonatkozó magyar bírósági joggyakorlatra

A vonatkozó magyar bírósági joggyakorlat elemzése előtt érdemes kitérni arra a tényre, hogy bár a CMR egyezményt kihirdető törvényerejű rendeletet 1970. július 28. napjától kell alkalmazni, azonban a CMR egyezmény ezen cikkeihez kapcsolódó magyar joggyakorlat leginkább az 1980-as évek elejéhez és az 1990-es évekhez köthető, melyet főleg a rendszerváltozáshoz és az azzal elkezdődött jogfejlődéshez kapcsolhatunk. Itt elsősorban arra érdemes gondolni, hogy a rendszerváltás előtt a peres felek jogvitáik során nem is hivatkoztak a CMR egyezményre, a pert a bíróságok is inkább nemzeti jogszabályok alapján kívánták eldönteni. Ez a tendencia csökkenő, de olykor mai is jellemző a magyar bírászkodásra. Ha a jogvita során a peres fél nem hivatkozik nemzetközi vagy európai uniós jogforrásra, esetleg az Európai Unió Bíróság által meghozott ítéletére, akkor a magyar bíróságok hajlamosak a jogvitát magyar jog szerint megítélni, és csak nehézkesen vetik alá magukat a per során egy esetleges jogsegélynek, egy európai uniós irányelv, határozat, rendelet vagy uniós bírósági joggyakorlat elemzésének, felhasználásának.

A CMR egyezmény 7–11. cikkei a fuvarlevél egyes tartalmi elemeinek hiányosságaihoz fűződő jogkövetkezményekről, a 12–16. cikkei pedig az áru feletti rendelkezési jogról és az ahhoz kapcsolódó fuvarozói kártérítési felelősségről rendelkeznek. A 11–16. cikk elemzésére és a kapcsolódó joggyakorlat elemzésére a jelen tanulmány keretei között, annak tartalmi kötöttségére való tekintettel nem nyílik lehetőségem.

Így a következőkben a CMR egyezmény 9. cikkéhez tartozó joggyakorlat fentiekben kifejtettek megisméltése nélkül a 7., 8. és 10. cikkéhez kapcsolódó magyar bírósági joggyakorlatot kívánom elemezni azzal, hogy azok tényállásában a kor sajátosságaira utaló adatok rejljenek, azonban egy pillanatra sem szabad szem elől téveszteni azt, hogy ezek a jogesetek a jelenlegi jogszabályi háttérben ugyanolyan, ha nem még nagyobb relevanciával bírnak, mint azok keletkezésekor.

A CMR egyezmény 7. cikke rendelkezik a fuvarlevél adatainak pontatlanságáért való felelősségről. A 7. cikk megosztja a felelősséget a feladó és a fuvarozó között. A 7. cikk (1) bekezdésében szabályozza azokat az eseteket, melyekben a feladó felelős minden költségért és kárért, amelyek abból kifolyólag hárulnak a fuvarozóra, hogy a fuvarlevél 6. cikk (1) bekezdés b), d), e), f), h) és j) alpontjában megjelölt adatok vagy a 6. cikk (2) bekezdésben megjelölt adatok vagy minden más adat vagy rendelkezés, amelyet a feladó a fuvarlevél kitöltésére vonatkozóan vagy a fuvarlevélbe bejegyzés

céljából közöl, nem voltak pontosak vagy teljesek. A 7. cikk (2) bekezdése szintén felállít egy megdönthető vélelmet a tekintetben, hogy ha az előbbi adatokat a feladó kérésére a fuvarozó vezeti be a fuvarlevélbe, az ellenkező bizonyításig vélelmezni kell, hogy a fuvarozó a feladó nevében jár el.

A 7. cikk (3) bekezdése viszont a fuvarozóra hárít minden a 6. cikk (1) bekezdés k) alpontjában megfogalmazott nyilatkozat hiányában okozott költséget és kárt, amely az áru feletti rendelkezésre jogosultat éri, abból kifolyólag, hogy a fuvarozó nem nyilatkozott arról, hogy a fuvarozás – minden ellentétes kikötés ellenére – a CMR egyezmény rendelkezései alá esik.

A CMR egyezmény 8. cikke rendelkezik a fuvarozó ellenőrzési kötelezettségéről. A 8. cikk szerint a fuvarozó köteles ellenőrizni a fuvarlevélben szereplő adatok pontosságát akként, hogy azokat összeveti az áru átvételekor az áru számával, jelével, sorszámával, továbbá ellenőrizni tartozik az áru és az áru csomagolásának külső állapotát is, amelyet gyakorlatilag szemrevételezéssel tud megvalósítani.

Abban az esetben, ha a fuvarozónak nincs lehetősége arra, hogy a fuvarlevél adatainak pontosságát ellenőrizze, azaz fizikailag nincs módja arra, hogy az áru átvételekor az áru számát, jelét, sorszámát, a csomagolást megtekintse, akkor azt fenntartás formájában és indokolással ellátva köteles a fuvarlevélbe bejegyezni. Továbbá köteles minden olyan fenntartását is megindokolni, amely az árura és az áru csomagolásának külső állapotára vonatkozik. Ezek a fenntartások a feladót csak abban az esetben kötelezik, ha azokat a fuvarlevélben kifejezetten elismerte.

A feladó követelheti a fuvarozótól az áru bruttó súlyának vagy egyéb módon kifejezett mennyiségének, valamint az árudarabok tartalmának ellenőrzését, ilyenkor azonban a fuvarozó követelheti ezen ellenőrzési költségeinek megtérítését a feladótól. Az ellenőrzés eredményét minden esetben be kell vezetni a fuvarlevélbe.

A fuvarozás során az áruban a csomagolás hiányából fakadó töréskárok tekintetében a fuvarozót terhelő felelősség megállapításánál érdemes kitérni a Legfelsőbb Bíróság BH1990.310. számú határozatára.⁴ A felperes Csehszlovákiából importált kerámiaküldeményt, azonban azt az alperes a belföldi megrendelőnek súlyos töréskárral szolgáltatta ki. A felperes kérte kötelezni az alperest 246 982 forint kártérítés és kamatai, valamint a perköltség megfizetésére. Az alperes kérte a kereset elutasítását, és előadta, hogy az áru berakodását a feladó végezte, és a feladó által használt köztesanyag, amit a küldemény megóvására a raktérbe helyezett, nem volt szakszerűen elhelyezve, sőt hiányos is volt, így az alperest nem terheli felelősség az áruban

⁴ Legf. Bír. Gf. III. 31 207/1989. sz.

keletkezett kár miatt, továbbá kifejtette, hogy a kárjegyzőkönyvben utalt a hiányos csomagolásra és a szakszerűtlen berakodásra is. A felperes leszállította a keresetét 61 745 forintra és járulékaira, mert szállítmánybiztosítás alapján a kár 50%-a megtérült, a fennmaradó összeg 50%-át pedig a hiányos berakás miatt nem kívánta érvényesíteni.

Az elsőfokú bíróság a felperes keresetét elutasította azzal, hogy teljes bizonyossággal megállapítható, hogy az árutörést a szabálytalan rakodás és a csomagolás hiányossága okozta és ezt az Anyagmozgatási és Csomagolási Intézet szakértői véleménye is alátámasztotta.

Az ítélet ellen a felperes fellebbezett, hivatkozott a CMR egyezmény 8. cikkének azon szakaszára, mely szerint a fuvarozónak ellenőriznie kell a csomagolás külső állapotát, illetve köteles fenntartásait – indokaival együtt – a fuvarlevélbe bejegyezni. Továbbá hivatkozott a CMR egyezmény 10. cikkére is, mely szerint a feladó felelős a fuvarozóval szemben személyekben, üzemi felszerelésekben vagy más árukban okozott olyan kárért és minden olyan költségért, amely a hiányos csomagolás következménye, kivéve ha a hiányosság nyilvánvaló vagy a fuvarozó előtt ismeretes volt abban az időpontban, amikor az árut átvette, és ha a fuvarozó erre vonatkozóan fenntartást nem tett.

Tekintettel arra a tényre, hogy a fuvarozó előtt az áru berakodásakor már ismert volt a csomagolás hiányossága, és mivel a fenntartását nem a rakodás helyszínén, azaz a küldemény átvételekor, hanem a fuvarlevél tanúsága szerint a fuvarozó budapesti raktárában töltötte ki, így a feladó nem felel azért a kárért, amely a hiányos csomagolás következményeként keletkezett.

Az alperes ellenkérelmében az ítélet helybenhagyását kérte. A másodfokú bíróság szerint a fellebbezés alapos volt. A másodfokú bíróság megállapította, hogy a köztes anyag szalma, faforgács volt, és ez a csomagolási, illetve rakodási módzat a kor szállítási követelményeinek nem felel meg. Azonban azt is leszögezte a másodfokú bíróság, hogy a köztes anyag megválasztása a megrendelő és a szállító közötti szerződés részét képezi és önmagában e csomagolási-rakodási módzat nem kifogásolható a CMR egyezmény 8. cikke értelmében sem, viszont a törékeny áru-féleségeknek sem nyújt a magasabb szintű követelményeket kielégítő csomagolással azonos védelmet. Az ítélet indokolási része azt is megállapította, hogy ez az alkalmazott csomagolási módszer a köztes anyag tekintetében nagyfokú kockázati tényező, és mivel mindez vételár, illetve érték vonzatú, ezért a kockázati tényezők elvileg a fuvarozóval szemben a feladót, illetve a megrendelőt terhelik. Ilyenformán az adott csomagolási-rakodási módzattól szinte szükségszerűen keletkező – de csak

a szokásos mérvű – töréskár mellett a fuvarozóval szemben sikeresen kártérítési igényrel nem is lehetett volna fellépni. Azonban a keletkezett töréskár olyan mértékű volt, hogy az bizonyíthatóan nemcsak a köztes anyag nem megfelelő megválasztásából, hanem egyéb tényezőtől adódott össze. Ezen egyéb tényező a fuvarozás rendellenességéből fakadt, melyet maga az alperesi gépjárművezető nyilatkozata támasztott alá azzal, hogy a fuvarozási útvonal egyik kb. 10 km hosszú szakaszán 40 km/h sebességgel sem lehetett közlekedni az útszakasz rossz minősége miatt. Ezt a körülményt a másodfokú bíróság természetesen az alperes terhére értékelte, hiszen a gépjárművezetőnek – mivel tudatában volt a rossz minőségű útszakasznak – kellő figyelmességgel kellett volna eljárni az áru törékeny jellegére tekintettel, továbbá ezen útszakaszt el kellett volna kerülnie és a tehergépkocsi sebességét a minimálisra kellett volna csökkenteni. A keletkezett nagy töréskár azt mutatja, hogy a gépkocsivezető nem így járt el, tehát a kár nem függ össze teljes egészében a csomagolás milyenségével. A bíróság az alperes terhére értékelte az is, hogy a CMR egyezmény 30. cikk (1) bekezdése alapján nem vett fel szabályos, az áru állapotára, az áru különleg felismerhető hiányára vagy sérülésére vonatkozóan részletes jegyzőkönyvet a kiszolgáltatás alkalmával. A másodfokú bíróság megítélte a felperes teljes kárának 25%-os megtérítését.⁵

Álláspontom szerint a gépkocsivezető csak akkor térhetett volna el az adott útszakasztól, ha a felmerült problémáról előzetesen tájékoztatta volna a fuvarozót. Ekkor a fuvarozónak mint munkáltatónak utasítást kellett volna adnia a tehergépjármű-vezetőnek azzal, hogy előzetesen ő is tájékoztatja a megrendelőt. A megrendelőnek tájékoztatnia kellett volna a címzettet a felmerült problémáról és elkerülésének lehetőségéről, valamint az így keletkező kiszolgáltatási késedelemről. Tehát ha a fuvarozó a megrendelő kérésére azt az utasítást adja a tehergépkocsi-vezetőnek, hogy válassza az áru kevesebb megterhelését jelentő útszakaszt, akkor a fuvarozó nem lett volna felelős az áru kiszolgáltatásából eredő semmilyen kárért, továbbá egyéb árukárárt sem, hiszen a megbízó utasítása alapján választotta volna az elkerülő útszakaszt. Azonban e tények feltárására a bíróság nem is tett kísérletet, így azt sem lehetett megállapítani, hogy a gépkocsivezető esetleg a megbízó utasítására vagy annak ellenére maradt az adott útszakaszon, vagy egyáltalán a gépkocsivezető tájékoztatta-e a fuvarozót az útszakasz minőségéről. Fentiek alapján a gépkocsivezető önállóan

⁵ A másodfokú bíróság azért ítélte meg a felperes teljes kárának 25%-os megtérítését, mivel a felperes eredeti kereseti kérelmében megjelölt teljes kárának 50%-át a biztosító megtérítette, a felperes leszállította a keresetét és ennek is csak 50%-os megtérítését követelte, azaz a teljes kárra vetített mérték 25%-át.

nem is dönthetett volna elkerülő útszakasz megválasztásáról, hacsak nem hatósági terelésről lett volna szó. Továbbá azt sem vizsgálta a bíróság, hogy a gépjárművezető pontosan milyen sebességgel közlekedett az adott útszakaszon. Nem kérte be a tehergépkocsi ezen adatait mérő műszer eredményeit, így kellő bizonyossággal az sem ténszerű megállapítás, hogy a gépkocsivezető nem kellő figyelmességgel járt volna el az adott útszakaszon igénybe vett sebesség megválasztásakor.

Érdeemes górcső alá venni az áru feladása és kiszolgáltatás között a csomagolás sérült volta miatt keletkezett kárfelelősség tekintetében a BH1992. 597. számú határozatot.⁶

Az alperes gyűjtőáru-fuvarozást végzett, mely során hajkeféket fuvarozott Ausztriából a felperes gyűjtőraktárába. A kiszolgáltatás 1989. november 13. napján megtörtént, amely során a jegyzőkönyvben rögzítésre került 484 darab hajkefe hiánya. A felperes 3393,60 osztrák schillingnek (ATS) megfelelő forintösszeg és kamatainak megfizetését kérte a keresetében.

Az alperes a kereset elutasítását kérte. Az alperes előadta, hogy a berakodást a feladó végezte, majd a tehergépjárművet leplombálta (ólomzár), és egyebekben a gépkocsivezető nem volt jelen a berakodásnál. Az áru kiszolgáltatása a plomba sértetlensége mellett történt, így az áruhiány nem a fuvarozás során, hanem az áru feladó általi berakodásakor történt.

Az elsőfokú bíróság ítéletében az alperest a keresetnek megfelelően marasztalta, és kifejtette, hogy a CMR egyezmény 8. cikk (1) bekezdése alapján fennáll a fuvarozó kártérítési felelőssége.

Az alperes fellebbezett és arra hivatkozott, hogy a gépkocsivezetőnek nem volt módja a felrakott küldemények ellenőrzésére és a fenntartás fuvarlevélbe történő bevezetésére, mert a feladó a fuvarlevélpéldányát a fuvarozótól már az áru ellenőrzése előtt elvette.

A másodfokú bíróság megállapította, hogy az alperes fellebbezése nem volt alapos. A másodfokú bíróság ítéletének indokolásában hivatkozott a CMR egyezmény 8. cikk (1) bekezdés b) alpontjára, mely szerint a fuvarozónak az áru átvételekor ellenőriznie kell magát az árut és az áru csomagolásának külső állapotát is. A bíróság megállapította, hogy a káreseményről készült jegyzőkönyvből kétséget kizáróan levezethető, hogy a kiszolgáltatáskor egyes csomagolási egységek sérültek voltak, ami kifejezett fuvarozási rendellenességre mutat, továbbá az alperes azt sem tudta igazolni, hogy a küldeményt ezekkel a sérülésekkel vette volna át fuvarozásra. Így

⁶ Fővárosi Bíróság 27. G. 54.872/1990.; Legf. Bír. Gf. III. 31.496/1991.

ebből arra következtetett, hogy a hiány a feladás és a kiszolgáltatás közti időben keletkezett a sérült dobozokban, s a hiányért a CMR 17. cikkének (1) bekezdése szerint a fuvarozó felelős. Továbbá hivatkozott a CMR egyezményre épülő azon bírósági gyakorlatra, mely szerint a fuvarozói kimentés alapja nem lehet az, hogy a fuvarozó nem volt jelen az áru berakodásakor, vagy a berakodáskor nem volt módja ellenőrizni az áru csomagolását. A bírói gyakorlat ezt kizárólag fuvarozásszervezési kérdésnek tekinti, amelyet a fuvarozónak kell az adott helyzet körülményei szerint megoldania. Így a Legfelsőbb Bíróság a fentiekre tekintettel az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyta.

Ez a bírói joggyakorlat a fuvarozás gyakorlatban megjelenő problémáinak a teljes figyelmen kívül hagyására épül, és véleményem szerint téves következtetéseken alapul. A gyakorlatban jelentős problémát okoz, hogy a gépjárművezetőktől már az áru kiszolgáltatása előtt beszedik a CMR okmányt, így arra a gépjárművezető fizikailag nem tudja felvinni azt sem, hogy az árut nem tudta megtekinteni, vagy a csomagolást, darabszámot stb. nem tudta ellenőrizni. Továbbá léteznek – még ma is – olyan vámterületek, ahol a tehergépkocsi-vezető nem lehet jelen a be- és kirakodásnál, így nem tudja teljesíteni a CMR egyezményben lefektetett követelményeket, tehát nem tud fenntartással élni az áru átvételekor, így azt nem is tudja a fuvarlevél megfelelő rovatában bejegyezni. Álláspontom szerint ez nem fuvarozásszervezési kérdés. A fuvarozónak e külső körülményekre – mint például arra, hogy a vámterületen a rakodás során nem lehet jelen – nincs és nem is lehet ráhatása.

3. Összegzés

A fentiek ismeretében konzekvenciaként levonható, hogy a CMR fuvarlevél hiánya, nem megfelelő kitöltése, adatainak pontatlansága mind a fuvarozó, mind a megrendelő, mind pedig a címzett oldalán súlyos hátrányokat okozhat.

A fuvarlevél egyes tartalmi elemeinek hiányosságaihoz fűződő jogkövetkezmények levonásakor a magyar bíróságoknak (főleg a Kúriának) a kezdeti nehézségek ellenére talán mára sikerült egy egységesnek mondható joggyakorlatot kialakítania. Azonban igen üdvözítő lenne a bírósági joggyakorlat formálásakor, ha a bíróság például nem tartaná csupán fuvarszervezési kérdésnek azt, amikor a fuvarozó ténylegesen azért nem tud jelen lenni az áru berakodásakor vagy az áru csomagolásának ellenőrzésekor, mert az adott vámterület szabályai miatt fizikailag nem lehet jelen.

Annak megítélése során, hogy a fuvarozó, avagy a feladó felelős-e a CMR fuvarokmány nem megfelelő kitöltéséért, mindig a CMR egyezmény vonatkozó cikkeit kell görcső alá venni, azonban nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a tényt sem, hogy a CMR egyezmény nem szabályoz minden kérdést.

Mivel a CMR egyezmény megalkotása óta több évtized telt el, érdemes lenne a jelen kor sajátosságaira tekintettel az egyezmény rendelkezéseit újragondolni, kiegészíteni. Itt például észszerű lenne egy olyan kiegészítő szabály megalkotása, amit adott esetben a fuvarozó fel tudna hívni, ha fizikailag nincs lehetősége a berakodás-
kor/kirakodáskor a fenntartás megtételére, vagy amikor fizikailag nem lehet jelen a berakodáskor. Ajánlott lenne egy kimentési klauzula beépítése erre az esetre, mondjuk akként, hogy az adott vámterület igazolást bocsátana ki, arra tekintettel, hogy a fuvarozó a vámterület szabályai miatt nem lehet jelen a berakodáskor. Így a fuvarozó e tekintetben mentesülne a fenntartás megtétele alól (amire lehet, hogy nem is volt módja, mert a vám szerv már beszedte az okmányt) és így is igazolva lenne az, hogy a berakodáskor/kirakodáskor milyen okból nem volt jelen. A fenti módosításra – gyakorlatilag – a szerződő államok számát is figyelembe véve nem túl nagy esélyt látok, azonban a probléma felvetését nem mellőzhettem.

Továbbá elgondolkodtató, hogy a modern fuvarozási módszerek mellett mennyire és milyen mértékben lehet egy még mindig papíralapú fuvarokmányra hivatkozni és hivatkozni, érdemes lenne fontolóra venni az e-fuvarlevél használatát akként, hogy abba fuvarozó az áru berakodásakor, illetve kirakodásakor elektronikusan bevihesse a fenntartásait, de magát az okmányt ne a tehergépkocsi-vezető, hanem a megbízó legyen köteles elektronikusan eljuttatni a megfelelő vám szervekhez, amelyek pedig végső soron a címzetthez. Nyilvánvalóan ez még csak gondolati stádiumban van, de érdemes lenne számolni ezzel a lehetőséggel is, hiszen világunk az e-eljárások felé tendál, és a fuvarozásnak mint a változó világ igényeit kielégítő szolgáltatásnak is követnie kell ezt az irányt, ahogy ezen tendencia felé elmozdulás már az internetes fuvarozási felületek alkalmazásával is kezd teret nyerni magának.