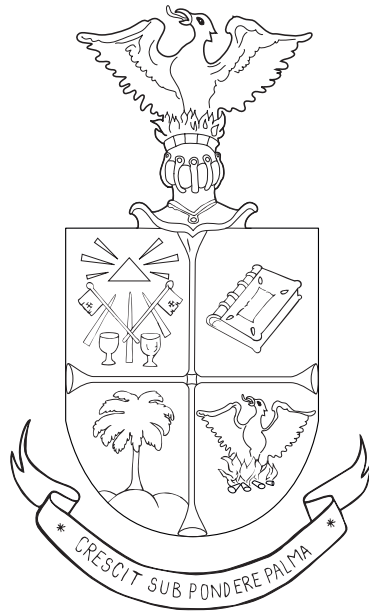


Glossa Iuridica

XIII. évfolyam, 1-2. szám



Budapest, 2026

Károli Gáspár Református Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar

SZERKESZTŐBIZOTTSÁGI ELNÖK:

Miskolczi Bodnár Péter

A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG TAGJAI:

Antalóczy Péter, Birher Nándor, Böcskei Elvira, Bruhács János,
Csáki-Hatalovics Gyula, Cservák Csaba, Czine Ágnes, Dobrocsi Szilvia,
Domokos Andrea, Homicskó Árpád Olivér, Jakab Éva, Köbel Szilvia,
Kukorelli István, Kun Attila, Liviu Radu, Miskolczi Bodnár Péter,
Móré Sándor, Osztovits András, Pulay Gyula, Rixer Ádám, Erik Stenpien,
Stipta István, Szabó Imre, Szabó Zsolt, Szalma József, Szuchy Róbert,
Tamás András, Tóth András, Tóth J. Zoltán, Törő Csaba Attila,
Trócsányi László, Udvary Sándor

FŐSZERKESZTŐ:

Rixer Ádám

FŐSZERKESZTŐ-HELYETTESEK:

Köbel Szilvia, Nagy Péter, Szuchy Róbert, Udvary Sándor

SZERKESZTŐK:

Arató Balázs, Boóc Ádám, Cservák Csaba, Domokos Andrea, Stipta István

ISSN 2064-6887

*Kiadja a Károli Gáspár Református
Egyetem Állam- és Jogtudományi Kara*

Felelős kiadó: Prof. Dr. Tóth J. Zoltán, dékán

A kiadvány nyomdai munkálatait előkészítette:

Patrocinium Kiadó

www.patrocinium.hu

A SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI SZERZŐDÉS MÚLTJA ÉS JELENE – AZ 1875. ÉVI KT. ÉS A HATÁLYOS PTK. SZABÁLYAINAK ÖSSZEVETÉSE

HALÁSZ CSENGE
egyetemi adjunktus (ME ÁJK)

„Kérdésben forog egész közgazdasági életünk, bel- és nemzetközi forgalmunk, melyeknek általánosan sürgetett fejlődése elodázhatlanul követeli a minél előbbi törvényhozási szabályozást.” (Részlet a 1875. évi XXXVII. törvénycikk indokolásából)

Absztrakt

A tanulmány a szállítmányozási szerződés magyar szabályozásának fejlődését elemzi az 1875. évi Kereskedelmi Törvény és a hatályos Ptk. összevetésével. Bemutatja, hogy a Kt. a szállítmányozást kereskedelmi ügyletként, a 'rendes kereskedő gondossága' mércéjére építve szabályozta, míg a Ptk. megbízási típusú, vegyes karakterű kötelemként rendezi. A vizsgálat kitér a definíciós és rendszertani különbségekre, a bizomány és fuvarozás háttérszabály-szerepére, az elévülés funkciójára, illetve a felelősségi kérdések vizsgálatára is. Mindezen kérdésekből előremutató, a szállítmányozási szerződés jelenét is érintő következtetések levonására törekszünk.

Kulcsszavak: szállítmányozási szerződés, Polgári Törvénykönyv, Kereskedelmi Törvény, felelősség, rendes kereskedő gondossága

THE PAST AND PRESENT OF FREIGHT FORWARDING CONTRACTS
– A COMPARISON OF THE PROVISIONS OF THE 1875 COMMERCIAL CODE
AND THE CURRENT CIVIL CODE

Abstract

The study analyzes the development of Hungarian regulations governing freight forwarding contracts by comparing the Commercial Code of 1875 and the current Civil Code. It shows that the Commercial Code regulated freight forwarding as a commercial transaction based on the standard

of ‘ordinary merchant diligence,’ while the Civil Code regulates it as a mixed-type obligation of a commission nature. The study also addresses differences in definitions and systematics, the role of consignment and transportation as background rules, the function of limitation periods, and liability issues. We seek to draw forward-looking conclusions from all these issues that also affect the present state of freight forwarding contracts.

Keywords: freight forwarding contract, Civil Code, Commercial Code, liability, due diligence of a regular trader

1. Bevezető gondolatok

Apáthy István meghatározó jelentőségű tudományos munkássága nem csupán ügyvédi tevékenységében, az egyetemi katedrán tartott előadásaiban vagy tanulmányaiban nyilvánult meg, annak számos lenyomatát jogszabályok is őrzik.¹ A kereskedelmi és váltójog dogmatikájának egyik első hazai művelőjeként, jelentős szerepet vállalt a kereskedelmi jog 1870-es évektől kezdődő, alapvetően osztrák mintára zajló kodifikációjában.² Korán felismerte, hogy a XIX. század közepének alkotmányos fordulatai idején a magyar jogászság érdeklődése elsősorban a közjogi átalakulásra összpontosított, miközben a gazdasági fejlődéshez igazodó jogalkotás háttérbe szorult, annak ellenére, hogy az 1840 és 1870 közötti időszakban éppen a kereskedelem és a hitelélet területén mentek végbe a legdinamikusabb változások.

E jogalkotási folyamat terméke az 1876. évi XXVII. tc. vagyis a váltótörvény³, az 1881. évi XVII. tc., a csódtörvény⁴, illetve a Kereskedelmi Törvénykönyvről rendelkező 1875. évi XXXVII. tc. (röviden: Kt.).⁵ Tanulmányunk tárgyát ez utóbbi jogszabály szállítmányozási szerződésre vonatkozó rendelkezéseinek vizsgálata és hatályos szabályozással történő összevetése jelenti. Általában véve rögzíthető, hogy a szállítmányozás olyan

1 Lásd hozzá: CSUKÁSSI József (szerk.): *Budapesti Hírlap*, 1889, 9 (335), 2-3.

2 [chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfefindmkaj/https://publicatio.bibl.uszeged.hu/23498/1/Akereskedelmicsodamasodikmagyarcsodtorvenyben-P.M.pdf](https://publicatio.bibl.uszeged.hu/23498/1/Akereskedelmicsodamasodikmagyarcsodtorvenyben-P.M.pdf) (2026. 01. 06.)

3 <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87600027.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D30> (2026. 01.03.)

4 <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88100017.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D31> (2026. 01. 03.)

5 <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=87500037.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D29> (2026. 01.03.)

megbízási jellegű, vegyes karakterű szerződéses jogviszony, amelyben a szállítmányozó saját nevében, a megbízó javára vállal kötelezettséget arra, hogy a küldemény továbbításához kapcsolódó szerződéseket megkösse és jognyilatkozatokat megtegye.

A Kt. hatálybalépésekor fennálló gazdasági és társadalmi rend nyilvánvalóan jelentős változáson ment át napjainkig, az áruszállítási tevékenység és annak különböző ágazatai azonban jelenleg is meghatározó kereskedelmi ügyleteknek tekinthetők, mintegy globális üzletágként 'tartják mozgásban' a gazdaságot. Ezt támasztja alá a Központi Statisztikai Hivatal 2024-es évet érintő kimutatása is, amely szerint a Magyarország területén szállított áruk tömege az adott évben meghaladta az 50.773 millió tonnát.⁶

A Kt. születését szintén egyfajta 'dinamikus mozgás' előzte meg, a törvénycikk indoklása szerint, a bel-és nemzetközi forgalom megélénkülése 'elodázhatlanul' követelte a minél előbbi jogi szabályozást.⁷

Jelen tanulmány célja tehát a szállítmányozási tevékenység dogmatikai gyökerének bemutatása, amelyet a megbízás, a bizomány és a fuvarozás jogintézményeinek metszéspontjai határoznak meg, illetve ennek elérése érdekében, a Kereskedelmi Törvénykönyv és a Polgári Törvénykönyv vonatkozó szabályanyagának elemzése.

2. Differencia a szabályozás koncepciójában

2.1. A szállítmányozási ügylet helye a Kt. rendszerében

Az 1875. évi XXXVII. törvénycikk átfogóan, kódexjelleggel szabályozta a korabeli társasági jogot és a kereskedelmi jogviszonyokat, amelyek a jogszabály második részében kaptak helyet. A Kt. rendelkezései alapján, a bizományi, szállítmányozási, fuvarozási és személyfuvarozási ügyletek akkor tekinthetők kereskedelmi ügyletnek, ha azok folytatására iparszerűen kerül sor.⁸ Az iparszerűség kritériuma feltételez egyfajta folyamatos, üzletszerű tevékenységet, amelyre Plósz Sándor is rámutatott a Kereskedelmi Törvénykönyv tervezetének bírálatával kapcsolatos tanulmányában.⁹ Álláspontja szerint, az iparszerű üzlet eredeti típusa azok tevékenysége, akik bizonyos ügyletekkel

6 https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0002.html (2026. 01.03.)

7 Részlet a 1875. évi XXXVII. törvénycikk indoklásából.

8 Kt. 259. § 3. pont.

9 Lásd hozzá: Plósz Sándor: Adalékok a magyar kereskedelmi törvénykönyv tervezetének bírálatához. *Jogtudományi Közlöny*, 1874, 9 (5), 35-37.

állandóan, hivatásszerűen „s mint élelmi forrással foglalkoznak.”¹⁰ E fogalom tehát olyan tevékenységeket ért az ipaszzerűség alatt, amelyeket az érintett személy rendszeresen, tartós jelleggel, hivatásszerűen és megélhetési forrásként végez.¹¹ Közös és meghatározó ismérv, hogy az akarat nem egyetlen, elszigetelt ügylet megkötésére irányul, hanem ügyletek előre elhatározott, egymással funkcionálisan összefüggő sorozatának lebonyolítására, amelyeket az egységes gazdasági cél kapcsol össze.¹²

Magának a szállítmányozási jogviszonynak a részletszabályait a jogszabály negyedik címe tartalmazza. Az ebben foglalt meghatározás szerint, olyan ügylet értendő alatta, amelynek fő tárgyát az áruk továbbküldésének az elvállalása jelenti, abban az esetben, ha azt valaki fuvarozók vagy hajósok által, a saját nevében, de másnak a 'rovására' eszközli.¹³ Az a személy, aki ilyen ügyletekkel 'ipaszzerűleg' foglalkozik, szállítmányozónak tekintendő.¹⁴ Megjegyzést érdemel ugyanakkor, hogy a szállítmányozásra vonatkozó rendelkezések akkor is alkalmazandók voltak, ha a kereskedő anélkül, hogy a rendes üzleti körébe tartozott volna, szállítmányozási tevékenységet végzett.¹⁵ Ilyen esetekben tehát nem szállítmányozó végezte a tevékenységet, hanem egy olyan kereskedő, aki eseti jelleggel látta el a szállítmányozáshoz kapcsolódó feladatokat. A szállítmányozási ügyletként történő minősítéshez azonban az nem volt szükséges, hogy az a megbízó oldalán is kereskedelmi ügyletnek minősüljön. Amennyiben a szállítmányozás a 'megbízott' részéről kereskedelmi ügyletnek számított, a törvény általános rendelkezése folytán a szállítmányozásra vonatkozó szabályok a megbízóra is irányadók voltak, kivéve, ha az egyes rendelkezésekből kifejezetten az következett, hogy azok kizárólag azt a felet kötelezik, akinek oldalán az ügylet kereskedelminek minősült.¹⁶

10 Plósz i. m. 40.

11 Megjegyzést érdemel továbbá – ahogy Plósz is utal rá – hogy a korszakban az ipaszzerűség fogalma mellett, használatos volt a 'kereskedelemszerű üzlet' kifejezés is. E fogalom alatt, a német jogban használt *handelsmäßiger Betrieb* kifejezésnek megfelelően, azok a gazdasági tevékenységek értendők, amelyek az áruk ipaszzerű forgalomba hozatalára, illetve a forgalom közvetítésére irányulnak, és amelyeket a klasszikus értelemben vett kereskedők folytatnak. E tevékenységek jellegzetességét azok az intézményesült működési formák adják, amelyek a kereskedelmi tevékenységre jellemzők, és amelyekben annak jogi sajátosságai megjelennek.

12 Plósz i. m. 40.

13 Kt. 384. §

14 Uo.

15 Kt. 392. §

16 Kt. 264. §

Apáthy a *Kereskedelmi jog tekintettel a nevezetesebb európai törvényekre* című művében a szállítmányozási ügylet legfontosabb elemként ragadta meg, hogy az a kereskedelmi forgalomnak akképpen tesz fontos szolgálatot, hogy az áruk továbbítását olyan helyekre is biztosítja, ahová a közvetlen összeköttetés hiányzik.¹⁷ A korabeli kereskedelemben a szállítmányozási ügylet rendkívül gyakran képezte kiegészítő részét a bizománynak,¹⁸ a szállítmányozó sokszor bizománysként is jelen volt egy adott jogügyletben. E szoros kapcsolatra tekintettel, a bizományi szerződés szabályai a szállítmányozásra vonatkozóan mögöttes, háttérszabályként érvényesültek, a Kt. lényegében a bizomány nevesített altípusaként szabályozta a szállítmányozást.¹⁹ A kifejezetten erre az ügyletre, külön cím alatt található normák csupán szállítmányozás specifikumaira tértek ki, nem kerültek a bizománynál már szabályozott rendelkezések megismétlésre.

Szintén kiemelt jelentőséggel bír, hogy nem csak a bizomány vonatkozásában található utaló szabály a szállítmányozást rendező normák körében, ugyanis abban az esetben, ha a szállítmányozó élt az önszerződés jogával, vagyis fuvarozóként maga látta el a küldemény továbbítását, akkor őt a fuvarozó jogai és kötelezettségei illették meg, és a szállítmányozási tevékenységért az őt megillető díjon és elszámolható költségeken felül, a fuvardíjat is felszámíthatta.²⁰ E rendelkezés erősíti a szállítmányozás 'fuvarozási bizomány' jellegét.

Mindezek alapján megállapítható, hogy a szállítmányozási ügylet a korabeli kereskedelmi jog rendszerében nem önálló, izolált jogintézményként jelent meg, hanem funkcionálisan és dogmatikailag is szorosan kapcsolódott a bizományi és a fuvarozási jogviszonyokhoz. E komplex jelleg indokolta a mögöttes szabályok alkalmazását, valamint azt, hogy a jogalkotó rendezte a felek 'minőségét' és az ügylet kereskedelmi jellegének kérdéseit. A szállítmányozás ily módon nem csupán technikai segédtevékenységként, hanem a kereskedelmi jogviszonyok egyik forgalomszervező intézményeként jelenik meg az 1875. évi XXXVII. törvénycikk rendszerében.

17 APÁTHY István: *Kereskedelmi jog tekintettel a nevezetesebb európai törvényekre*. Budapest, Eggenberger-féle Könyvkereskedés, 1886, 492.

18 Lásd hozzá: MISKOLCZI-BODNÁR Péter: *A bizományi szerződés*. In: OSZTOVITS András: *A Polgári törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény és a kapcsolódó jogszabályok nagykommentárja*. III. kötet. Budapest, OPTEN Informatikai Kft., 2014, 703-729.

19 Lásd hozzá: Kt. 391. §

20 Kt. 389. §

2.2. A szállítványozási szerződés szabályozása a hatályos Polgári Törvénykönyvben

A hatályos Polgári Törvénykönyv rendszerében a szállítványozási szerződés a Hatodik Könyv Harmadik Részének XVI. címében, a megbízási típusú szerződések között kapott helyet, a bizományi, a közvetítői és a bizalmi vagyonezelési szerződések mellett.²¹ E kodifikációs megoldás kifejezésre juttatja a Kt.-hez hasonlatos szabályozási koncepciót, amely a szállítványozást önállósult, ugyanakkor szerkezetileg és funkcionálisan a megbízáson alapuló bizományhoz közel álló, nevesített szerződéstípusként kezeli.

A Ptk. meghatározása alapján a szállítványozási szerződés olyan kötelelem, amelynek alapján a szállítványozó saját nevében, de a megbízó javára vállalja a küldemény továbbításnak a megszervezésével összefüggő szerződések megkötését és jognyilatkozatok megtételét, míg a megbízót díjfizetési kötelezettség terheli.²²

A jogviszony alanyai tehát a megbízó és a szállítványozó, vagyis a szállítványozási szerződés alanyi körét a jogszabály különös megszorítás nélkül határozza meg. Ezáltal az általános magánjogi szabályok érvényesülnek, így mind a megbízói, mind a szállítványozói pozíciót természetes személyek, jogi személyek, valamint jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetek egyaránt betölthetik.²³

A szerződés alanyainak meghatározása ugyanakkor a gyakorlatban mindkét szerződéses pozíció vonatkozásában vethet fel kérdéseket. A megbízói oldalon különösen problematikus lehet a tényleges megbízó és a költségek viselésére kötelezett személy elválasztása, amely a felelősségi és elszámolási viszonyok tisztázása szempontjából is jelentőséggel bír.²⁴ Ez a metódus azt jelenti, hogy a megbízó úgy ad megbízást a szállítványozó részére, hogy a szállítványozási díj, valamint a szállítványozás során fel-

21 Lásd hozzá: Ptk. XVI. Cím.

22 Ptk. 6:302. §

23 A kommentárirodalom utal arra, hogy a szállítványozási szakmai érdekképviseletek részéről többször felmerült az igény a tevékenység gyakorlásához szükséges minimumkövetelmények jogszabályi rögzítésére, ezek az egyeztetések azonban nem vezettek ez idáig kötelező erejű szabályozás kialakításához. Lásd hozzá: OSZTOVITS András: *A szállítványozási szerződés*. In: WELLMANN György: *Polgári Jog I-IV. - új Ptk. - Kommentár a gyakorlat számára, Jogkódex – interneten hozzáférhető jogtár Budapest, Az ORAC Kiadó Kft., Frissítve: 2025. január 15.*

24 [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://unipub.lib.unicorvinus.hu/2830/1/CLP_201703.pdf](https://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://unipub.lib.unicorvinus.hu/2830/1/CLP_201703.pdf) (2026. 01. 10.)

merülő egyéb költségek viselésére nem saját magát, hanem egy harmadik személyt jelöl meg kötelezettként.

A szállítmányozó alanyi oldala vonatkozásában a szerződéses fuvarozó és a tényleges fuvarozó elhatárolása okozhat problémákat. E distinkció a nemzetközi szállítmányozási gyakorlatban kikristályosodott szabályokban is megjelenik, amelyeket a Nemzetközi Szállítmányozók Szövetsége (röviden: FIATA) által közzétett általános szállítmányozási feltételek, a FIATA Modellszabályok²⁵ fogalom-meghatározásai is rögzítenek. E meghatározások alapján tényleges fuvarozónak minősül az a jogalany, amely a küldeményt saját fuvarszközével maga továbbítja²⁶, míg szerződéses fuvarozó az, aki – akár kifejezetten, akár ráutaló magatartással – fuvarozói felelősséget vállal anélkül, hogy a szállítást ténylegesen maga végezné.²⁷ A fogalmi elhatárolásból következik, hogy a gyakorlatban elsősorban a szállítmányozó és a szerződéses fuvarozó alanyi köre között alakulhat ki átfedés, amelyet alapvetően a kereskedelmi forgalom igényei hívtak életre. A szállítmányozók – különösen a jelentős tőkeerejű piaci szereplők – számára sok esetben gazdaságilag racionális döntés a fuvarozóra irányadó, szigorúbb felelősségi rendszer vállalása, amelynek többletköltségeit részben az emelkedő biztosítási díjak szállítmányozási díjban történő érvényesítésével háríthatják tovább megbízóikra.

Dogmatikailag a szállítmányozási szerződés vegyes karakterű ügyletnek minősül, amelyben ugyan megjelennek eredményhez közelítő elemek, a jogviszony meghatározó sajátossága azonban mégis a gondossági kötelelem elsődlegessége.²⁸ A szállítmányozó felelőssége alapvetően nem az áru rendeltetési helyre juttatására, hanem a rábízott feladatok szakszerű, körültekintő és a megbízó érdekeit szem előtt tartó megszervezésére terjed ki. Ebből következően a Ptk. rendszerében a fuvarozási és a bizományi szerződések szabályai bizonyos kérdésekben mögöttes jelleggel érvényesülnek.²⁹

Megjegyzést érdemel azonban, hogy a szállítmányozási szerződés modern alkalmazása számos új kihívással szembesül, ugyanis a digitalizáció, az elektronikus okmánykezelés, különösen az elektronikus fuvarlevelek, platformalapú logisztikai szolgáltatások és automatizált szerződéskötési

25 www.dbschenker.com/resource/blob/2287844/ea21ff0bdf6229a4e5f39d54b11e98e9/fiata-data.pdf (2025. 01. 09.)

26 FIATA Modellszabályok. Fogalmak. 2.3. pont.

27 Uo.

28 Ezt mutatják a dogmatikai előzmények és a hatályos szabályozás rendszertana is.

29 Ptk. 6:309. §

mechanizmusok elterjedése jelentősen gyorsította az ügyletkötési folyamatokat. Az olyan rendkívüli piaci zavarok, mint például világvárványok, geopolitikai konfliktusok vagy határzárak pedig a *vis maior* és az előreláthatóság kérdéseit a szállítmányozási jogviszonyokban is előtérbe helyezték.

E kihívások kezelésében a nemzetközi áruforgalom területén jelentős szerepet töltenek be a kötelező erővel nem bíró, *soft law* jellegű dokumentumok. Ilyenek tekinthetőek különösen, az előbbieken említett, FIATA által kidolgozott modellszabályok, amelyek például a szerződés alanyainak meghatározásához és a felelősségi kérdések rendezéséhez nyújtanak iránymutatást, továbbá az UNIDROIT Nemzetközi Kereskedelmi Szerződések Alapelvei³⁰ is, amelyek többek között, az általános szerződéses kötelezettségek értelmezését is segítik. Szintén e körbe sorolhatók a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara által közzétett kereskedelmi szokványok és ajánlások,³¹ amelyek a határon átnyúló ügyletekben a felek jogainak és kötelezettségeinek egységesebb értelmezését támogatják.³²

E néhány dokumentum jól példázza, hogy a szállítványozási szerződés szabályozása napjainkban olyan összetett normatív környezetben érvényesül, amelyben a nemzeti magánjogi kereteket egyre hangsúlyosabban egészítik ki a nemzetközi kereskedelmi gyakorlatban kialakult, iránymutató jellegű szabályrendszerek. Így a jogszabályi környezet következetes értelmezése a jogalkalmazás és a jogtudomány részéről egyaránt fokozott dogmatikai érzékenységet igényel.

3. Eltérések a felelősségi konstrukciókban

3.1. A szállítványozó felelőssége a Kt. szabályai alapján

Az 1875. évi XXXVII. törvénycikk a szállítványozó felelősségi rendszerét következetesen a gondossági kötelelmre építi. A jogszabály kifejezetten

30 <https://www.unidroit.org/wp-content/uploads/2021/06/Unidroit-Principles-2010-Hungarian-bl.pdf> (2025. 01. 08.)

31 Lásd hozzá: <https://www.dhl.com/hu-hu/home/freight/europai-kozuti-es-vasuti-szallitas-sugokozpont/incoterms-2020-szabalyok.html> (2025. 12. 27.)

32 E vonatkozásban megjegyzést érdemel a Kúria BH 2018.2.47. sz. ítélete, amely kimondta, hogy az INCOTERMS szokványokra utalással kötött nemzetközi szállítványozási szerződés esetén vizsgálni kell a feleket a szerződés alapján terhelő kötelezettségek meghatározásánál a kikötött paritást is. Ha nem a szállítványozó végez fuvarozási tevékenységet, a felelősségére a gondossági kötelelmekre irányadó szabályok alkalmazandók.

kimondta, hogy a szállítmányozó felelősséggel tartozik mindazon károkkért, amelyek az áruk átvétele és megőrzése, a fuvarozók és közvetett szállítmányozók megválasztása, valamint általában a szállítmányozási tevékenység eszközlése során keletkeznek, amennyiben nem a 'rendes kereskedő gondosságával' jár el.³³ E felelősségi alakzat sajátos vonása, hogy a gondos eljárást a szállítmányozónak kell bizonyítania, vagyis a bizonyítási teher e körben megfordul. Ez a metódus a kereskedelmi jogra jellemző, szigorúbb felelősségi konstrukciót tükröz.

A 'rendes kereskedő gondossága' fogalmának tartalmát a korabeli jogirodalom részletesen kibontotta.³⁴ Apáthy István meghatározása szerint ez nem absztrakt mérce, hanem olyan gondosság, „amellyel a kereskedő a foglalkozása gyakorlása körében eljárni szokott, s amellyel, ha rendes akar lenni, eljárnia kell.”³⁵ A szerző hangsúlyozza, hogy a 'rendes kereskedő' fogalma nem szűkíthető le a társadalmi értelemben vett kereskedőkre: a törvény kereskedőnek tekinti mindazokat, akiknek ügyletei általában kereskedelmi ügyleteknek minősülnek, így adott esetben a fuvarozót, vendéglőst, iparost vagy más, kereskedői jelleggel fellépő személyt is. Ennek megfelelően a gondosság mértékét mindig az adott ügylet természetete és az érintett foglalkozási kör sajátosságai szerint kell meghatározni, vagyis a szállítmányozótól olyan gondosság várható el, amelyet egy rendes szállítmányozó hasonló körülmények között tanúsítana.

Ehhez kapcsolódóan szemléletes jogeset olvasható az Ügyvédek Lapjának egy 1899-ben megjelent számában.³⁶ A történeti tényállás szerint, a felek között nem volt vita abban, hogy az alperes, mint szállítmányozó 1898. február 9-én és 10-én Fiumében összesen négy vagon bort adott fel vasúti szállításra a felperes címére. Az egyik megbízó utasítására az alperes február 10-én feladói minőségben elrendelte, hogy a vasút a február 9-én

33 Kt. 385. §

34 HOFF György, a Jogtudományi Közlönyben, 1932-ben megjelent tanulmányában a rendes kereskedő gondosságával kapcsolatos felelősség kritikáját fogalmazta meg. Kifejtette, hogy a törvényi értelemben vett kereskedő lehet például szatócs, biztosító, bankár vagy könyvkiadó, de altruista részvénytársaság vagy szövetkezet is. Következésképpen legális értelemben vett rendes kereskedő típus nem valósult meg. A rendes kereskedő gondosságát pedig ebben az értelemben tartalmatlan és erőszakolt absztrakciónak tekintette. Lásd hozzá: HOFF György: A rendes kereskedő gondossága. *Jogtudományi Közlöny*, 1932/42, 247.

35 APÁTHY i. m. 372.

36 Jogesetek. *Ügyvédek lapja: Melléklet az „Ügyvédek lapja” 19. számához*, 1899, 16 (19), 3.

feladott két vagon bort ne adja ki a címzettnek. A vasút azonban tévedésből nem ezt, hanem a február 10-én feladott küldeményt tartotta vissza, és amikor február 23-án azt kiadta a felperesnek, a visszatartás miatt raktári díjat számított fel. Az elsőfokú bíróság az alperest kötelezte e raktári díj megtérítésére arra hivatkozva, hogy a szállítmányozó a fuvarozók eljárásáért felelősséggel tartozik. A másodfokú bíróság döntése alapján azonban ez az ítélet anyagi jogszabályt sértett.

Az indokolásban kifejtésre került, hogy a szállítmányozási szerződés nem a szállítványozó és a címzett, hanem a szállítványozó és a megbízó között jön létre. A címzett és a szállítványozó között jogviszony nem keletkezik, ezért a címzett a szállítványozóval szemben önálló kereseti joggal nem rendelkezik. A felperes ilyen jogcímet nem is állított, így keresete már ezen oknál fogva alaptalan. A raktári díj nem az alperes, hanem a vasút alkalmazottainak tévedéséből keletkezett, és nem volt bizonyított az sem, hogy a felek a fuvarozási költségeket előre, meghatározott összegben rögzítették volna. Enélkül a szállítványozó nem felelt közvetlenül a fuvarozó eljárásáért. Az alperes továbbá a rendes kereskedő gondosságával járt el, amikor a szállítást a vasútra bízta, és a megbízó utólagos rendelkezését közölte. Végül tévesnek tekintette a bíróság az elsőfokú álláspontot is, amely szerint a vasúttal szemben kizárólag az alperes léphetne fel igényel. A jogszabályok alapján a címzett jogosult volt a fuvarozási szerződésből eredő, így az áru jogtalan visszatartásából származó igények érvényesítésére. Mindezekre tekintettel, az elsőfokú bíróság ítélete megváltoztatásra került, a felperes keresetét el kellett utasítani, és őt kellett kötelezni a per- és felülvizsgálati költségek viselésére.³⁷

A Kt. szabályai alapján a szállítványozó felelőssége lényeges változáson megy keresztül abban az esetben, ha a felek a fuvarozási költségeket előre, egy összegben állapítják meg.³⁸ Ilyenkor – eltérő megállapodás hiányában – a szállítványozó egyenes felelősséggel tartozik a tovaküldést ténylegesen végző fuvarozók és közvetett szállítványozók eljárásáért is, akkor is, ha e közreműködőket nem maga választotta ki.³⁹ Apáthy e szigorúbb felelősségi alakzat indokát abban látja, hogy az átalányban megállapított költségek esetén a szállítványozó jogosult a továbbítás legolcsóbb módját választani, ami szükségképpen a kockázatok növekedésével járhat, ezért indokolt a

37 Uo.

38 Kt. 385. § (2) bekezdés.

39 Kt. 385. §

fokozott felelősség terhe alá vonása.⁴⁰ Hangsúlyozandó ugyanakkor, hogy e felelősségi forma alkalmazásának elengedhetetlen feltétele az összes fuvarozási költség előzetes, átalányjellegű meghatározása, pusztán egyes költségtételek rögzítése nem elegendő. Mindemellett a törvény nem zárja ki, hogy a felek a szállítmányozó felelősségét szerződésükben eltérően rendezzék, amely esetben nem a törvényi szabály, hanem a felek megállapodása irányadó.

Külön szabályozást nyert a megbízói utasításokhoz való kötöttség kérdése is. Amennyiben a szállítmányozó a megbízó által kijelölt fuvarozási módtól vagy nemtől fontos ok nélkül eltér, a jogszabály alapján a véletlen balesetért is felelőssé válik.⁴¹ E felelősség alól kivételt kizárólag az az eset képez, ha a szállítmányozó bizonyítani tudja, hogy a kár a meghagyás pontos teljesítése mellett is bekövetkezett volna. Apáthy e kivételt méltányossági alapon indokolja, rámutatva arra, hogy nem igazolható a szállítmányozó felelősségre vonása olyan károkért, amelyek elkerülésére objektíve nem volt lehetősége.⁴²

Összegzésként megállapítható, hogy az 1875. évi XXXVII. törvénycikk a szállítmányozó felelőssége vonatkozásában főszabályként a 'rendes kereskedő gondosságára' vonatkozó mércét alkalmazott, amelyhez számos esetben kötődött gyakorlati értelmezési nehézség. A szabályozás egyszerre igyekezett biztosítani a megbízói érdekek fokozott védelmét – különösen a bizonyítási teher megfordításával és az átalánydíjas konstrukcióhoz kapcsolódó szigorúbb felelősséggel –, ugyanakkor teret engedett a kimentésnek és a felek szerződéses autonómiájának is.

3.2. A szállítmányozó felelőssége a hatályos Ptk. alapján

A szállítmányozó szerződésszegésért fennálló felelősségére főszabály szerint a Polgári Törvénykönyv általános szerződésszegési szabályai irányadók.⁴³ A jogalkotó ugyanakkor két olyan speciális tényállást nevesít, amelyek fennállása esetén a szállítmányozó nem e generális felelősségi rendszer szerint, hanem a fuvarozóra irányadó szabályok alapján felel.⁴⁴ Ezek közé tartozik egyrészt az az eset, amikor a szállítmányozó a küldeményt más megbízók

40 APÁTHY i. m. 372.

41 Kt. 386. §

42 APÁTHY i. m. 372.

43 Lásd hozzá: Ptk. X. Cím.

44 Ptk. Ptk. 6:307. §

küldeményeivel együtt, azonos fuvarozási eszközzel továbbíttatja, és a kár e körülményre vezethető vissza, másrészt pedig az, ha a szállítványozó birtokában lévő küldemény elvész vagy megsérül.⁴⁵

Az elsőként említett eset a gyűjtőforgalomban történő továbbítás tényállása.⁴⁶ E körben hangsúlyozandó, hogy a szállítványozó fuvarozói felelőssége nem pusztán azért áll fenn, mert a továbbítás gyűjtőforgalomban történt, hanem kizárólag azokért a károkért, amelyek oksági kapcsolatban állnak a gyűjtőtovábbítás tényével. A gyűjtőforgalom alkalmazása gazdasági előnyökkel járhat a szállítványozó számára, mivel a különböző megbízók küldeményeinek egy fuvarszközön történő továbbítása révén a kapacitáskihasználás javul, ami rendszerint a fuvar költségek csökkenésében realizálódik. Ezzel párhuzamosan azonban a kockázatok is növekednek, különösen annak a veszélye, hogy az egyik küldemény a másikban kárt okoz. Ez tipikusan árukár formájában jelentkezik, de nem kizárt az sem, hogy az egyik küldeményhez kapcsolódó vámeljárás elhúzódnása miatt a másik megbízó küldeményének kiszolgáltatása késedelmet szenved, amely esetben a késedelemből eredő kár szintén a gyűjtőtovábbítással hozható okozati összefüggésbe.⁴⁷ A Ptk. e felelősségi konstrukciója azon megfontoláson alapul, hogy a gyűjtőforgalomból származó gazdasági előnyök a szállítványozónál csapódnak le, ezért indokolt, hogy az ezzel együtt járó többletkockázatot is ő viselje.

A fuvarozói felelősség másik esete akkor valósul meg, ha a szállítványozó birtokában lévő küldemény elvész vagy megrongálódik. Ilyenkor a szállítványozó felelőssége a *custodia* elvén alapul,⁴⁸ amely szerint a küldemény tényleges birtokban tartása önmagában megalapozza a fokozott helytállási kötelezettséget, hasonlóan ahhoz, ahogyan a ténylegesen fuvarozást végző fuvarozó felelőssége is fennáll.⁴⁹ A jogpolitikai indok ebben az esetben az, hogy a küldemény feletti tényleges rendelkezési hatalom a kármegelőzés és kockázatkezelés lehetőségét is a szállítványozó kezébe adja. Fontos ugyanakkor megjegyezni, hogy a szállítványozó felelőssége nem korlátlan. A Ptk. kimondja, hogy abban az esetben, ha a megbízó külföldi, a szállítványozó által fizetendő kártérítés mértéke nem lehet

45 Ptk. 6:307. §

46 Lásd hozzá: MKIK VB/17049.

47 Lásd hozzá: BH 1975.6.284.sz. ítélet elvi tartalmát: A szállítványozó a gyűjtőforgalomban a küldeményt éri kárért fuvarozó módjára akkor felel, ha azt a megbízó dolgaival együtt szállított más dolgok okozták.

48 [https://www.jogiforum.hu/files/publikaciok/urbannagy_szilvia__a_szallitmanyozoi_felelosseg_uj_ptk\[jogi_forum\].pdf](https://www.jogiforum.hu/files/publikaciok/urbannagy_szilvia__a_szallitmanyozoi_felelosseg_uj_ptk[jogi_forum].pdf) (2026. 01. 02.)

49 Uo.

magasabb, mint a megbízó államának joga szerint fizethető legmagasabb kártérítési összeg.⁵⁰

Amennyiben sem gyűjtőforgalomban történő továbbításról nincs szó, sem pedig a szállítmányozó birtokában nem állt a küldemény, ezekben az esetekben tehát a szállítmányozó nem fuvarozó módjára felel. Megjegyzést érdemel azonban, hogy kötelezettsége, hogy a megbízó igényeit a fuvarozóval és más közreműködőkkel szemben, a megbízó utasítása esetén a megbízó költségére és veszélyére érvényesítse. A szállítmányozó utasítás nélkül is köteles a megbízó jogainak megóvásához szükséges nyilatkozatokat megtenni.⁵¹

A szerződéses gyakorlatban ismert metódus az is, hogy a szállítmányozó – különösen üzleti megfontolások alapján – a megbízóval szemben *del credere* jellegű helytállást vállal. A nemzetközi gyakorlatban erre utal a FIATA Modellszabályok terminológiája is, amely e helyzetben a szállítmányozót szerződéses fuvarozóként kezeli, jóllehet a tényleges fuvarozást más közreműködő végzi.⁵²

4. Egyéb kérdések és következtetések

A szállítmányozási jogintézményhez kapcsolódó egyéb kérdések körében már a történeti szabályozás is több olyan részletkérdést rendezett, amelyek a jogviszony kiegyensúlyozott működését szolgálták. Az 1875. évi XXXVII. törvénycikk nemcsak a szállítmányozói díj jogintézményét ismerte el önállóan, hanem nevesítette a szállítmányozót megillető belépési jogot, valamint – a mai szabályozáshoz képest szélesebb körben – a zálogjogot is, ezzel biztosítva a szállítmányozó követeléseinek hatékony fedezetét.⁵³ A kereskedelmi törvény emellett az általános elévülési időtől eltérő, rövidebb határidőt állapított meg a szállítmányozási jogviszonyból eredő igények érvényesítésére: a szállítmányozóval szemben az áru teljes vagy részleges elvesztése, megsérülése vagy késedelmes kiszolgáltatása miatt támasztható keresetek egy év alatt évültek el.⁵⁴

Ez a megoldás lényegében változatlan formában él tovább a hatályos Polgári Törvénykönyvben is. A Ptk. 6:306. §-a szerint a szállítmányozási

50 Ptk. 6:307. § (2) bekezdés.

51 Ptk. 6:303. §

52 FIATA Szállítmányozási Szerződésre vonatkozó Modellszabályok. 2.3. pont.

53 Lásd hozzá: Kt. 388-389. §

54 Kt. 390. §

szerződésből fakadó igények – a szándékosan vagy súlyos gondatlansággal okozott károk kivételével – egyéves elévülési idő alá esnek. Az egységes, rövid elévülési határidő mögött az a jogpolitikai megfontolás húzódik meg, hogy a szállítmányozási és fuvarozási jogviszonyokban a bizonyítási eszközök gyorsan elavulnak, az áruk mozgása pedig fokozott jobbiztonságot és gyors igényérvényesítést követel meg. A történeti és a hatályos szabályozás e ponton tehát világos kontinuitást mutat.

Mindezekkel párhuzamosan azonban a szállítmányozási tevékenység tényleges tartalma jelentősen átalakult. A modern szállítmányozó a gyakorlatban már nem pusztán az áru továbbításának megszervezőjeként jelenik meg, hanem komplex logisztikai integrátorként működik. Tevékenysége tipikusan kiterjed a raktározásra, a vámkezelésre, a csomagolás megszervezésére, a digitális nyomon követési rendszerek működtetésére, a multimodális útvonaltervezésre, valamint egyre gyakrabban platformalapú logisztikai szolgáltatások nyújtására is.⁵⁵ E funkciók összessége már nem írható le maradéktalanul a klasszikus szállítmányozási szerződés hagyományos fogalmi keretei között, amelynek következménye, hogy a Ptk. normatív tartalma kifejezetten szűknek tekinthető.

E folyamat fényében különösen szembeötlő, hogy az 1875. évi XXXVII. törvénycikk szabályozása – történeti korlátai ellenére – meglepően koherens és előremutató rendszert alkotott. A Kt. a szállítmányozási jogviszony lényegi kérdéseit világosan, dogmatikailag következetesen és a forgalmi érdekeket szem előtt tartva rendezte, oly módon, hogy alapelvei és megoldásai jelentős részben ma is alkalmazhatók. Csupán néhány példával élve, az utalószabályok, a felelősségi rendszer szabályai, a biztosítéki jogok széles köre, valamint az egységes, rövid elévülési idő mind azt mutatják, hogy a kereskedelmi törvény a szállítmányozást már a maga korában is komplex, kockázatokkal terhelt szolgáltatásként értelmezte. E tekintetben a Kt. nemcsak történeti előzményként, hanem jogdogmatikai mérceként is értékelhető, amelyhez a modern szabályozás, nyilvánvalóan eltérő gazdasági és technológiai környezetben továbbra is viszonyítási pontként kapcsolódik.

55 <https://logisztikaitrendek.hu/wp-content/uploads/2015/06/A-logisztika-kih%C3%ADv%C3%A1sai-a-21.-sz%C3%A1zadban.pdf> (2026. 01. 03.)