

A FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS VÁLTOZÁSAI AZ ÚJ POLGÁRI TÖRVÉNYKÖNYV TÜKRÉBEN¹

FAZAKAS Zoltán József
egyetemi tanársegéd (ME ÁJK)

1. Bevezetés

Magyarország Országgyűlése sok politikai és szakmai vitát követően – amely viták történetisége és okainak feltárása nem képezi és nem képezheti jelen cikk tárgyát – tárgyalta Magyarország Kormányának T/7971. számú törvényjavaslatát a Polgári Törvénykönyvről. Az Országgyűlés a fenti javaslatot elfogadta és az 2013. évi V. törvényként 2013. március 15-én hatályba lép. Magyarország második magánjogi kódexének javaslata (az elfogadott, de csak részben kihirdetett, ténylegesen soha nem használt 2009. évi CXX. törvényt e körben nem tekintem ténylegesen magánjogi kódexnek²) mind koncepcionálisan, mind szabályozási módjában új megközelítési pontokat, illetve alapokat fektet le a polgári jog tekintetében, amelyek közül jelen cikk tárgya a fuvarozási szerződés általános áttekintését hivatott szolgálni, egyben ismeretése során segítséget kíván nyújtani a jogásztársadalmon túl a gazdasági szférának.

A fuvarozás önmagában véve, talán nem felesleges ismételnünk, a gazdasági élet vérkeringésének egyik legfontosabb részeleme, ha úgy tetszik olyan sejtje, mely arra hivatott, hogy a felmerült igényeknek megfelelően a dolgokat, gazdasági produktumokat, termékeket azon helyre továbbítsa, ahol az igények kielégítését megfelelően szolgálhatja.

A fuvarozás az egyik legősibb kötelmi jogi intézményünk, gyökereit az ókori görög jog adja a tengeri fuvarozások szabályozásában, amely a római jog közvetíté-

¹ A bemutatott kutató munka a TAMOP-4.2.1.B-10/2/KONV-2010-0001 jelű projekt részeként az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg. This research was carried out as part of the TAMOP-4.2.1.B-10/2/KONV-2010-0001 project with support by the European Union, co-financed by the European Social Fund.

² Mint ismeretes a hatálybaléptető törvényt Sólyom László köztársasági elnök nem írta alá, illetve az Alkotmánybíróság is alkotmányellenesnek minősítette, így az Országgyűlés is érvénytelenítette a jogszabályt.

sén át³ a modern gazdasági életben virágzott ki a közlekedés fejlődésével egyenes arányban, és a mai napon is különös nemzetgazdasági, illetve nemzetközi gazdasági jelentősége van.

E jelentőség ékes bizonyítéka nem más, mint az, hogy a reformkori országgyűlések már az 1840. évi XXI. törvénycikkkel szabályozni rendelték a szárazföldi fuvarozást, míg az 1875. évi XXXVI. törvénycikk, a kereskedelmi törvény, már átfogó és egységes szabályozást teremtett,⁴ megválaszolva a kor kihívásait. A nemzetközi viszonylatok és a nemzetközi gazdasági életben, illetve nemzetközi gazdasági jogban betöltött szerep ismertetése meghaladja a cikk terjedelmét, utalásként azonban kiemelendő a különösen, de nem kizárólagosan a fuvarszköz tárgyaira tekintettel kötött nemzetközi egyezmények széles köre (vasúti, légi, közúti, vízi- tengeri és folyami, konténeres),⁵ amelyekkel összhangban törvénynél alacsonyabb szintű belső jogforrások is képezik a fuvarozási jog tárgyát,⁶ az Egyesült Nemzeteknek az áruk nemzetközi adásvételi szerződéseiről szóló, Bécsben, az 1980. évi április hó 11. napján kelt Egyezmény,⁷ az üzletszabályzatok köre, és természetesen a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara által 1936-ban létrehozott és folyamatosan a kor követelményeihez igazított INCOTERMS szokvány.

A közlekedés és az infrastruktúra, valamint a logisztika fejlődésén túl azonban a fuvarozási szerződés tárgyalása során különös hangsúlyt kell arra fektetnünk, hogy noha a törvényszöveg nem határozza meg a szerződő felek körét és minőségét, a kor kihívásaira megfelelő választ manapság zömmel csak professzionális társaságok képesek adni és így a fuvarozási tevékenységet ellátni. Ezen társaságok saját jól felfogott érdeke, hogy a szűkebb értelemben vett fuvarozási tevékenységen túl olyan járulékos, kiegészítő szolgáltatásokat is ellássanak, amelyek egyik oldalon a

³ Gondoljunk a *lex Rhodia de iactu mercium* intézményére az antik Mediterráneumban és annak különleges kárveszélyviselési elemeire, valamint arra, hogy a római jog a tárgyi ügyleteket rendhagyó vállalkozási szerződéseként kezelte (*locatio conductio irregularis*). FÖLDI András – HAMZA Gábor: *A római jog története és intézményei*. Budapest, Nemzeti Tankönyvkiadó, 1996. 529.

⁴ Vö.: BARTA Judit – FAZEKAS Judit – HARSÁNYI Gyöngyi – KOVÁCS István – MISKOLCZI-BODNÁR Péter – ÚJVÁRINÉ ANTAL Edit: *Üzleti szerződések*. Budapest, UNIÓ Lap-és Könyvkiadó Kereskedelmi Kft. 2005. 195–196.; BIRÓ György – CSÁKÓ Györgyi – CSÉCSY György – HERPAI Annamária – OSVÁTH Annamária: *Szerződési alaptípusok*. Miskolc, Novotni Kiadó, 2003. 179.

⁵ Lásd különösen a Bernben az 1980. évi május hó 9. napján kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményt (COTIF) amelynek B. függeléke a CIM a nemzetközi áru fuvarozási egyezmény; a Genfben 1956. évi május hó 19. napján kelt „Nemzetközi Közúti Áru fuvarozási Szerződésről” szóló Egyezményt; a Brüsszelben 1924. augusztus hó 25. napján kelt hajóelismervényekre vonatkozó egyezményt; a Varsóban 1929. október 12-én kelt a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó Egyezményt. Tételes ismertetésüket lásd: VORÓS Imre: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga II*. Budapest, Krim Bt., 2004. 213–219.

⁶ Lásd különösen a 32/2009. (II.19.) Kormányrendelet a vasúti áru fuvarozási szerződésekre vonatkozó részletes szabályokról, a 2/1981. (I.31.) Minisztertanácsi rendelet a közúti árutovábbítási szerződésekről, 26/1999. (II.12.) Kormányrendelet a légi áru fuvarozás szabályairól.

⁷ Az egyezménynek különösen a 31., 32., 38., 58., 67., 68. és 76. cikkei tartalmaznak közvetlen, illetve közvetett szabályokat a fuvarozási jogviszonnyal kapcsolatban. Tételes ismertetését lásd: TAMÁS Sándor: *A nemzetközi adásvétel*. Budapest, Napra-Forgó Kiadó, 1990.

jogviszonyt adott esetben szállítmányozásig bővítik, és/vagy feladatuk ellátása során a fuvarozással kapcsolatos kiegészítő vállalkozási-, megbízási jogviszonyokban piacszerzési, vagy marketing céllal kiegészítő tevékenységek ellátását szolgálják. E körben tehát minden jogviszony egyedi, de alapesetben rögzíthető, hogy különösen tanácsadás, szaktanácsadás, kapcsolódó termékek (csomagolás, informatikai rendszerek, logisztikai termékek) közvetítése, együttműködési megállapodások keretében egyéb szolgáltatások nyújtása terén olyan új lehetőségek jelentkeznek, amelyek a felek kölcsönös érdekeit hivatottak előmozdítani. Mindezek alapján álláspontom szerint megjósolható, hogy a jövőben az eddigi folyamatokkal rokoníthatóan is, illetve azokba illeszkedően újabb vegyes, illetve adott esetben innominát szerződések megjelenése várható, különösen e szerződésekben a zömmel fuvarozási elemeken túl számos egyéb, megbízási, illetve további vállalkozási elemek megjelenésére is számíthatunk.

Fentiek alapján jelen cikkkel röviden be kívánom mutatni a fuvarozási szerződés általános rendelkezéseit az új Polgári Törvénykönyv javaslata alapján, figyelemmel a mai napon hatályos 1959. évi IV. törvény rendelkezéseire. A vizsgálat összehasonlító módszeren alapul azzal, hogy teljes „tükörkénti” összehasonlítás a normaszövegek logikai és koncepcionális felépítése alapján nem lehetséges, így követve az általános didaktikai módszert, a vizsgálatot 2. általános észrevételek, 2.1. a szerződés létrejötte, 2.2. a szerződés alanyai, 2.3. a szerződés tárgya, 2.4. a felek jogai és kötelezettségei és 2.5. a felelősség kérdései vonal mentén haladva tárgyalom.

2. Általános észrevételek

Az új Polgári Törvénykönyv Hatodik Könyvének Harmadik Része XV. Címe XXXVIII. fejezete tárgyalja fuvarozási szerződést a 6:258-6:272. §-ai között.

A szerződéses rendelkezések tárgyalása során értelmezési segítséget nyújt a Törvényjavaslat Indokolása, amely Indokolás egyes elemeiben rokon megállapításokat tartalmaz a bevezetésben tárgyaltakkal, így különösen visszautal az Indokolás 1. pontja a nemzetközi szerződések és a törvénytől alacsonyabb szintű nemzeti jogszabályok szerepére, azaz a többszintű szabályozásból fakadó speciális vonásokra. E körben kiindulópontként fogalmazza meg az Indokolás, hogy célja egyfajta általános–absztrakt normaszöveg megalkotása, véleményem szerint egyes esetekben túlságosan minimalista jelleggel, s nem kívánja az ágazati szabályok megismétlését. Kétségtelen, hogy jogunkban alapvető jelentőségű és az Indoklás által is megfogalmazást nyer a lex specialis derogat lex priori elv. Mindezek alapján tehát az új Polgári Törvénykönyv szabályainak alkalmazása a javaslat által is elismerten akkor válik elsődlegessé, amennyiben az ágazati, vagy nemzetközi egyezményekben lefektetett szabályok azt lehetővé teszik.

Az egyes esetekben általam minimalistának nevezett szabályozásra a választ a Polgári Törvénykönyv Indokolása akképpen adja meg, hogy a fuvarozási szerződést koncepcionálisan és véglegesen a vállalkozási típusú szerződések között szabályozza, így a fuvarozási szerződésre vonatkozó szabályok tárgyalásánál a vállalkozási szerződés általános szabályaként élő, vagy utalásként a szerződések általános sza-

bályaként élő rendelkezések elhagyását tartja indokoltnak. A minimalista szabályok bővebb kifejtését a 6:271. § értelmében a vállalkozási szerződés szabályai között találhatjuk meg fentiek szerint.⁸ A magam részéről ezen kiinduló premisszát nem tartom indokoltnak, úgy vélem, a normaszöveg még ha csak absztrakt szinten is kívánja szabályozni a jogviszonyt, indokolt, hogy az absztrakció a felek jogai és kötelezettségei tekintetében lehetőleg ne utalásokat fogalmazzon meg a jogalkalmazók számára, hanem általánosságban ismertesse azokat. A szabályozás többszintű jellegéből következően amúgy is alkalmazási nehézségek jelentkezhetnek a kötelelem létszakai során, egyszerű, bár a jogász számára egyértelmű utalási szabályozás csak újabb értelmezési nehézségeket okozhatnak.

2.1. A szerződés létrejötte

A hatályos Polgári Törvénykönyv 488. § (2) bekezdése az általános szabályokon túl rögzíti a kötelelem keletkeztető tényállást a konszenzuson túl oly módon, hogy a küldemény átvétele jogszabály rendelkezése esetén is a szerződés létrejöttét eredményezi, azaz a hatályos Polgári Törvénykönyv szerint ugyan valamennyi szerződés konszenzussal jön létre, az idézett (2) bekezdés külön jogszabályokra való utalással lehetővé teszi a fuvarozás reálszerződésként történő létrehozását. Ezzel szemben az új Polgári Törvénykönyv nem rendelkezik a szerződés létrejöttének szabályairól, így ismételten a fentebb kifejtettek szerint a 6:271. § segítségét kell hívnunk azzal, hogy a vállalkozási szerződés szabályai sem ismertetik a szerződéskötés módját, így végül Hatodik Könyv Harmadik Rész V. Cím XII. fejezetében találjuk meg a szerződéskötés szabályait. Figyelemmel arra a tényre, hogy az általános szerződéskötési szabályok ismertetése az új Polgári Törvénykönyv rendelkezései szerint is meghaladja a cikk terjedelmét, általánosságban annyit rögzíthetünk, hogy a gazdasági élet, illetve a mindennapi élet változatlanul megkívánja, ha a jog nem is követeli meg, az írásbeli alakot, több esetben az általános szerződési feltételek alkalmazását, továbbá jogszabály rendelkezése esetében az áru átvétele is eredményezheti a szerződés létrejöttét.

A szerződés létrejötte kérdéséhez szorosan kapcsolódik a fuvarlevél intézménynek az új Polgári Törvénykönyvbéli tárgyalása, illetve kodifikálása. Az új Polgári Törvénykönyv lényegesen változtat a korábbi szabályokon, és élesen elveti a 2009. évi CXX. törvény, a hatályba nem lépett Polgári Törvénykönyv 5:242. §-ában foglalt fuvarlevél kiállításának imperatív normáját. Konceptcionálisan az új Polgári Törvénykönyv lényegesen megengedőbb, hiszen – összevetve a hatályos szabályokkal – annak kiállítását ténylegesen is csak akkor követeli meg, ha a 6:258. § (1) bekezdés alapján a feladó utasítása eredményezi. E körben azonban hangsúlyozni kívánjuk, hogy mind az idézett belső jogszabályok, mind pedig a nemzetközi egyezmények gyakorlatilag kötelezővé teszik a fuvarlevelek használatát és kiállításukat, így a szabályozás megengedő volta legalábbis vitatható. Hatályos jogunk a fuvarlevél

⁸ Így többek között például az utasítási jog kifejtése nem szerepel a fuvarozási szerződés normaszövegében, de az kikövetkeztethető a 6:271. § utalásából, amely rendelkezés során eljutunk 6:241. §-ában a vállalkozási szerződés szabályaiban rögzített megrendelői, azaz jelen esetben feladói utasítási jogra.

kiállításának jogkövetkezményként csupán annyit határoz meg, hogy az az ellenkező bizonyításáig bizonyítja a szerződés létrejöttét és a küldemény átvételét. Az új Polgári Törvénykönyv, ahogyan fentebb ismertettük, csak feladói utasításra, vagy – jegyezzük meg – jogszabály rendelkezése folytán teszi kötelezővé a fuvarlevél kiállítását, azonban előremutató módon meghatározza, hogy milyen minimális tartalommal kell a fuvarlevélnek bírnia, hogy ahhoz a törvény szerinti jogkövetkezmények fűződjenek. Formai feltétel értelemszerűen az írásba foglalás és mindkét fél általi aláírás kötelezettsége. Tartalmi feltétel a formai feltételeken túl, hogy a fuvarozáshoz kapcsolódó alapinformációkat az alábbiak szerint minimálisan tartalmaznia kell a fuvarlevélnek:

- a) a küldemény átvételének helyét és időpontját;
- b) a feladó, a címzett és a fuvarozó nevét és címét;
- c) a kiszolgáltatás helyét;
- d) a küldemény megnevezését, csomagolási módját, veszélyességének az adott fuvarozási ág szerinti megjelölését, darabszámát, jelét, számát, tömegét vagy más módon kifejezett mennyiségét.

Az új Polgári törvénykönyv 6:258. § (3) bekezdése lehetőséget ad a fuvarozónak, hogy a fenntartásait a fuvarlevél kiállítása során, illetve – fuvarlevél hiányában – a szerződéskötés során a feladóval közölhesse. A fuvarozó által tett fenntartásnak minősül az is, ha a fuvarozó az ok megjelölésével azt jegyzi fel a fuvarlevélre, hogy a küldemény megnevezésére, csomagolási módjára, veszélyességének az adott fuvarozási ág szerinti megjelölésére, darabszámára, jelére, számára, tömegére, vagy egyéb módon a mennyiségére vonatkozó adatok ellenőrzése a fuvarozó önhibáján kívül nem volt lehetséges. A fuvarozó által fentiek szerint kiállított és a feladó által aláírt fuvarlevél tehát a korábbi még hatályos szabályozással egyezően az ellenkező bizonyításáig bizonyítja a fuvarozási szerződés létrejöttét, a küldemény átvételét. A fuvarlevél egyebekben új szabályként rögzíti, hogy a fuvarozó által a fuvarlevélen tett fenntartás hiányában a küldemény és csomagolása az átvételkor külsőleg jó állapotban volt, és hogy a küldemények száma a fuvarlevélben közölttel megegyezik.

Ezen szabályoknak azért is van különösen nagy jelentősége, mert a szabályszerűen, a formai és tartalmi feltételeknek megfelelően kiállított fuvarlevélhez joghatásként a fentiek szerint nemcsak a küldemény és a csomagolás külsőleg jó állapotát bizonyítja, hanem – fenntartás hiányában – a küldemény mennyiségi megfelelését. Érdekességgé említené, hogy feladó kérése esetén a fuvarozót választási jog illeti meg, fuvarlevél helyett – az átvételről – egyszerű elismervény kiállítását is kérheti. Az elismervény, álláspontom szerint, egyoldalú jognyilatkozatnak minősül, mert csak a fuvarozó aláírásával ellátott, így ezen esetben is különösen indokolt a fuvarlevélre vonatkozó szabályok megfelelő alkalmazása, még akkor is, ha a törvény ezt külön nem is nevesíti.

A szerződés létrejöttéhez kapcsolódó előkészítő tevékenységek összessége (tárgyalások, fuvarszközök megrendelése, egyeztetések stb.)⁹ érdemben nem változ-

⁹ BÍRÓ–CSÁKÓ–CSÉCSY–HERPAI–OSVÁTH i. m. 185.

nak az új Polgári Törvénykönyvvel, azaz fuvarozási kényszer kizárólag jogszabályi utasítás esetében áll be, mint speciális kötelem keletkeztető tényállás. Ezen magatartásokra értelemszerűen a jogon túl kiemelt hatást gyakorol az üzleti etika, szakmai szokások és szabályok összessége.

2.2. A szerződés alanyai.

Az új Polgári Törvénykönyv, egyezően a hatályossal, nem változtat a felek elnevezésén, azaz a feladón és a fuvarozón, illetve nem korlátozza a szerződés alanyainak körét sem. Összhangban a bevezetésben említett tényekkel és az új Polgári Törvénykönyv Indokolásával megállapítható, hogy a szerződés tárgya alapján tömegesen, üzletszerűen kizárólag a fentebb említett professzionális fuvarozó társaságok képesek a tevékenységet ellátni, megfelelő engedélyek, biztosítások, infrastruktúra, járműpark, szakszemélyzet stb. birtokában.¹⁰ Alkalmoszerű fuvarozási tevékenységet egyebekben természetesen továbbra is bárki elláthat. Természetesen feladói oldalon bárki lehet.

A Javaslat egyebekben nem kíván eltérni a hagyományos, kétpólusú kötelem szabályozásától, így a címzett nem jelenik meg szerződő félként, ahogyan a közreműködők, alvállalkozók, egyéb fuvarozók is csak látszólagos pólus szerepet tölthetnek be. Fentiek szerint a címzett a kötelemben tehát nem szerződő fél, csak látszólagos szereplője a szerződéses jogviszonynak.¹¹ A címzett jogaira és kötelezettségeire általánosságban a fuvarozás közvetett tárgyára vonatkozó, a feladóval kötött alapszerződések (adásvétel, szállítási szerződés, vállalkozási szerződés) rendelkezései az irányadók azzal, hogy a későbbiekben rámutatok ezen koncepció bizonyos gyenge pontjára és a kohéziót áttörő rendelkezés szerepére. Amennyiben a címzett a feladóval egyező személy (pl. székhelyről telephelyre, vagy fióktelepre történő fuvaroztatás esetén) a címzett feladói minőségében alanya a kötelemnek.

2.3. A szerződés tárgya

A szerződés közvetlen tárgya tekintetében, azaz a küldemény rendeltetési helyre történő továbbítására és a címzettnek történő kiszolgáltatására, a díj fizetésére vonatkozó rendelkezések fogalmilag azonosak a korábbi szabályokkal,¹² eltérés álláspontom szerint csak szemantikai jellegű a két normaszöveget összevetve.

A közvetett tárgy tekintetében, azaz a küldemény tekintetében az alábbiakat kell kiemelnünk. A küldemény fogalmilag csupán dolog lehet, bár szerencsésebb lenne a küldemény oly módon történő meghatározása, hogy személy kivételével bármi lehet, ugyanis egyes esetekben a polgári jogi dologfogalom eltérhet a küldemény tárgyától. Ezen megállapítással összhangban is az új Polgári Törvénykönyv elveti a hatályos Polgári Törvénykönyv azon szabályát, amely szerint „személyek szállításának

¹⁰ BARTA–FAZEKAS–HARSÁNYI–KOVÁCS–MISKOLCZI–BODNÁR–ÚJVÁRINÉ ANTAL i. m. 199.

¹¹ A címzettnek történő kiszolgáltatási kötelezettség önmagában véve nem eredményezi a címzett szerződő félként történő minősítését.

¹² Ptk. 488. §; új Ptk. 6:257. §.

elvéllalására a vállalkozás szabályait kell megfelelően alkalmazni”.¹³ Természetesen a korábbi fuvarozásra vonatkozó jogszabályi korlátozások, illetve kizárások tekintetében változatlanul indokoltak lehetnek,¹⁴ ezek meghatározása, körük szűkítése vagy bővítése nagyban függnek a mindenkori technikai fejlődéstől, biztonsági előírások változásaitól stb., így alacsonyabb szintű jogszabályokban megfogalmazandó korlátozások, vagy kizárások fenntartásának lehetősége, ha dogmatikailag nem is, de élet-szerűségükben mindenképpen indokoltak. A magam részéről egy külön felhatalmazó rendelkezést iktatnék a normaszövegbe a most kifejtettek alapján, biztosítandó a törvény és az alacsonyabb szintű jogszabályok megfelelő koherenciáját és összhangját.¹⁵

2.4. A felek jogai és kötelezettségei

Míg a hatályos Polgári Törvénykönyv az alcímmel egyezően együttesen tárgyalja a felek jogait és kötelezettségeit, az új Polgári Törvénykönyv a már idézett utaló szabályával (6:271. §) lényegében véve megosztja azt a fuvarozási szerződés fejezetében foglalt rendelkezések, a vállalkozási szerződés fejezetben foglalt rendelkezések (Hatodik Könyv, XV. Cím, XXXVII. fejezet) és az általános rendelkezések (Hatodik Könyv, Első és Második Rész, azaz I–XIII. Cím, I–XXXI. fejezet) között.¹⁶

Az új Polgári Törvénykönyv – helyesen – a csomagolási kötelezettségek, illetve az okmányátadási kötelezettség részletes szabályainak rögzítését jelentősen kiegészíti, részben összhangban a hatályos szabályokkal, részben közvetlen kapcsolatot teremtve a fuvarozó fenntartási jogával és a veszélyes árukra vonatkozó külön rendelkezésekkel. A küldemény csomagolása a feladó által a korábbi szabályokkal összhangban akkor megfelelő, ha az más személyeket és vagyontárgyakat nem veszélyeztet, továbbá változatlanul kötelező a küldemény kezeléséhez és továbbításához szükséges információk és okiratok feltüntetése és átadása. Új és előremutató rendelkezés, hogy ha a csomagolás vagy a küldemény kezeléséhez szükséges információ hiányossága a küldemény átvételét követően válik nyilvánvalóvá, azaz a 6:258. § (3) bekezdése már nem alkalmazható, vagy fuvarlevél, vagy elismervény hiánya okán amúgy sem lenne alkalmazható, a fuvarozó megtagadhatja a küldemény továbbítását, megfelelő biztosítékot kérhet, illetve meghatározott esetekben felmondhatja a szerződést.

Fentebb már megemlítésre került a veszélyes árura vonatkozó külön rendelkezés, a 6:260. § beépítése a normaszövegbe. Az új Polgári Törvénykönyv a veszélyes áru fuvarozása esetére a feladói tájékoztatási kötelezettségen túl fokozott tájékoztatási kötelezettséget ír elő azzal, hogy a feladó köteles közölni a fuvarozóval az áru veszé-

¹³ Ptk. 506. § (3) bekezdés. Álláspontom szerint helyesen személyek fuvarozása lenne a megfelelő szóhasználat.

¹⁴ BARTA–FAZEKAS–HARSÁNYI–KOVÁCS–MISKOLCZI–BODNÁR–ÚJVÁRINÉ ANTAL i. m. 200.

¹⁵ Ennek megfelelően a 6:260. § beépítése a normaszövegbe helyesíthető, igaz az jelenleg csak a fuvarozó oldalán megtagadási okként nevesíti a veszélyes áruk, mint speciális küldemények körét.

¹⁶ Ezen megállapítás egy kissé sarkított, elvégre az általános kötelmi jogi szabályok a hatályos Polgári Törvénykönyv Negyedik rész XVII. fejezet – XXXII. fejezete a fuvarozási szerződések alkalmazása során most is irányadó.

lyességének az adott fuvarozási ág szerinti megjelölését és a veszély elkerüléséhez szükséges információkat. Ezen tájékoztatás hiányában a fuvarozó az áru átvételét megtagadhatja, hacsak a feladó kötelezettségét nem teljesíti, nem orvosolja. A csomagolás veszélyes áruk fuvarozása esetén még fokozottabb kötelezettségként jelenik meg a feladói oldalon, elvégre belátható, hogy még nem veszélyes áruk fuvarozása is jelentős veszélyforrást jelenthet (gondoljunk csak ipari tömegtermékek nagy tömegű fuvarozására), veszélyes áru esetében a nem megfelelő csomagolás még kisebb mennyiség esetében is jelentős kockázatot jelent az életre és más személyek vagyontárgyaira. E körben kiemelendő a szerződés tárgyánál korábban kifejtett azon álláspont, hogy a csomagolás részletnormáit alacsonyabb szintű jogszabályok, adott esetben szabványok rendezzék, de jelen esetben is indokolt törvényi felhatalmazás rögzítése annak ellenére, hogy az új Polgári Törvénykönyv ilyen normát nem tartalmaz.

Az új Polgári Törvénykönyv újraszabályozza a küldemény be- és kirakására vonatkozó szabályokat. Álláspontom szerint kizárólag dogmatikai megfontolásból elhagyja a címzett kirakodási kötelezettségét, elvégre a címzettet, mint nem szerződő felet a fuvarozási jogviszonyban kötelezettség nem terhelheti. Fentiek szerint tehát a címzettet kirakodási kötelezettség nem terheli, a feladó, amennyiben nem címzett, szintén nem végezheti el a kirakodást. Mindezek összessége arra mutat, hogy az új Polgári Törvénykönyv nem képes nevesíteni a kötelezettség alanyát. A jogszabályi rendelkezés e körben csak utalást fogalmaz meg aképpen, hogy a fuvarozó a feladó költségére jogosult kirakodni.

Álláspontom szerint a fuvarozót a küldemény kiszolgáltatási kötelezettsége terheli és ebből fakadóan, noha kirakodási kötelezettsége csak külön díjazás esetében áll fent, a kirakodás körében tevékenyen eljárni köteles. Az ellentmondás feloldását abban látom, hogy vagy a szerződésben rögzítik a felek a fuvarozó kirakodási kötelezettségét és az ezért járó többletdíjazást, vagy pedig a feladó a címmel kötött alapszerződésében kell ezen kötelezettséget a címzetre telepítenie és erről a fuvarozót megfelelően tájékoztatnia.¹⁷

Az új Polgári Törvénykönyv a fuvarozó kiállítása tekintetében új rendelkezést nem állapít meg, azonban kiemelendő e körben továbbá, hogy a be- és kirakodás körében a fuvarozónak utasítási joga van a feladóval szemben, többek között meghatározhatja, hogy a feladó a küldeményt a fuvarozókörön hol helyezheti el.

A berakodás és a fuvarozó kiállítása körben a hatályos Polgári Törvénykönyvünk részletes szabályokat állapít meg, kiemelve az elállási jog kérdését, illetve a bekövetkező károk viselését. Az elállás kérdésében új Polgári Törvénykönyv a feladónak telepít indokolás nélküli elállási jogot, ugyanakkor a fuvarozó a 6:259. § (2) bekezdésében foglaltak szerinti szankciós elállással élhet, ha nyilvánvaló, hogy a csomagolás vagy a küldemény kezeléséhez szükséges információ nem megfelelő,

¹⁷ Önmagában véve a fuvarozók fajtája, vagy pedig kombinálása az adott tevékenységben (pl. részben vízi, részben közúti fuvarozás együttese a teljesítés során) is bonyolulttá teheti a kötelezettség teljesítését. A kötelezettség teljesítése során egyebekben különös jelentőséggel bír a fuvarozás közbeiktatásával teljesítendő alapszerződések szabályai a teljesítési hely vonatkozásában, elvégre az esetenként változhat (pl. szállítási szerződés mezőgazdasági termékértékesítési szerződés esetében).

vagy a feladó a küldemény továbbításához és kezeléséhez szükséges okiratokat nem adja át, és a feladó a hiányosságot késedelem nélkül nem pótolja.

Az új Polgári Törvénykönyv kiemelt, önálló szabályként rendelkezik a fuvarozási akadályról, erre az esetre tájékoztatási kötelezettséget írva elő, illetve a feladó oldaláról ezen körben utasítási kötelezettség állhat fent. Az akadály nem szerződésmegszüntető ok, azonban amennyiben az akadály a szolgáltatás teljesítését lehetetleníti, a lehetetlenülés szabályait megfelelően alkalmazni kell. Úgy vélem, a fuvarozási akadály önálló szabályként való beiktatása a normaszövegbe helyeselhető, azonban álláspontom szerint a hatályos Polgári Törvénykönyv 493. §-ban rögzített rendelkezések elhagyása visszalépésként értelmezhető. A fuvarozó gazdaságos, biztonságos és szakszerű tevékenység ellátására vonatkozó kötelezettségének normaszövegből való kiiktatása, vagy csak utalásképpen történő szerepeltetése, illetve az utasítási jog cizellált tárgyalása nem elhagyható, még akkor sem, ha az Indokolás álláspontja szerint csak ismétlésekhez vezetne. Álláspontom szerint a hatályos Polgári Törvénykönyv megfelelő szakaszainak újrafogalmazása a fuvarozási szerződés aspektusaira figyelemmel a jogalkalmazást sokkal inkább elősegítené, semmint az absztrakt vállalkozási szerződéssel kapcsolatos fogalmakra és eljárási rendre történő visszaulálás. E körben utalni kívánok arra a tényre, hogy a vállalkozási szerződések tárgya tágabb kört ölel fel, mint a fuvarozás, így a kodifikáció során sem a fuvarozás tárgya volt a szabályozás fókuszában, noha arra a tárgyra is megfelelően alkalmazni kell.

Az új Polgári Törvénykönyv egyebekben pontosítja a feladót megillető rendelkezési jogot. A feladót főszabályként egészen a küldemény kiszolgáltatásáig megilleti a rendelkezési jog, e körben tehát nincs változás a hatályos szabályokkal összehasonlítva, azonban azoktól radikálisan eltérően e jogával csak abban az esetben élhet, ha megfelelő biztosítékot nyújt, amennyiben a rendelkezése a fuvarozást terhesebbé tenné. Ha a feladó ilyen biztosítékot nem nyújt és rendelkezése a fuvarozást terhesebbé teszi, a fuvarozó jogosult a küldeménnyel rendelkezni, azonban e jogának gyakorlása során a kereskedelmi ésszerűség követelménye alapján kell eljárnia, így az árut értékesítheti, adott esetben bérbe is adhatja, hasznosíthatja, bármit megtehet. A kereskedelmi ésszerűség az új Polgári Törvénykönyv által támasztott, adott helyzetben az 'általában elvárhatóság' pontosító, szigorító mércéje. E szerint a fuvarozónak a rendelkezésre álló információk alapján olyan döntést kell végül hoznia, amely vélhetően a legkevesebb kárt okozza az érintett feleknek, érteve ez alatt a címzettet is.¹⁸ E körben iránymutatást maga a normaszöveg nyújt a fuvarozónak az értékesítés során, amikor a 6:264. § (3) bekezdése kimondja, hogy az ellenkező bizonyításáig vélelmezni kell, hogy a küldemény értékesítése a kereskedelmi ésszerűség követelményei szerint történik, ha az értékesítésre:

- a) tőzsdén, az értékesítés időpontjában érvényes áron; vagy
- b) a küldemény kereskedelmi forgalma során általában alkalmazott, az adott piacon szokásos módon kerül sor.

¹⁸ E körben ismételtelen megjegyezni kívánom, hogy a címzett nem szerződő fél, így a szabályozás nincs összhangban saját koncepciójával.

A kereskedelmi ésszerűség fenti iránymutatásán túl azonban az új Polgári Törvénykönyv nem ad további támpontot arra vonatkozólag, hogy az értékesítésen túl a fuvarozó joggyakorlása során milyen követelményeknek kell megfeleljen, pl. bérbeadás esetén. Expressis verbis kötelezettsége e körben a feladó értesítése, amely szintén aggályos, elvégre az ésszerűség és a nem szerződő fél elvárható érdeke is azt diktálja, hogy a címzett is megfelelően értesítésre kerüljön.¹⁹ Kiemelendő, hogy ugyanezen szabályokat kell alkalmazni abban az esetkörben is, ha a fuvarozás megkezdését követően a fuvarozás teljesítéséhez utasítást kér a fuvarozó, azonban a feladó megfelelő időn belül nem ad utasítást, vagy a fuvarozó az utasítás teljesítését megfelelő biztosíték adásához köti, és a feladó ennek nem tesz eleget.

Az új Polgári Törvénykönyv a fuvarozó törvényi zálogjogával kapcsolatban az új Polgári Törvénykönyvvel újrászabályozott zálogjogi rendelkezésekkel összhangban rendelkezik, és egyben e körbe vonja a fuvarozónak a feladóval szemben fennálló, más fuvarozási szerződésből származó lejárt és nem vitatott követeléseire alapozott zálogjogot is, azaz amennyiben a feladót a fuvarozóval szemben korábbi fuvarozási szerződés alapján is nem vitatott tartozás terheli, a fuvarozó a küldeményen fennálló törvényes zálogjogából a korábbi követelés tekintetében is jogosult kielégítést keresni. A zálogjoggal természetsszerűleg szoros kapcsolatban áll a fuvardíj kérdése is, amelynek szabályozása a költségekkel együtt 6:266. § -ban kerültek rögzítésre. Amennyiben a díjat a fuvarlevélbe bejegyzett adat alapján kell megállapítani,²⁰ az ellenkező bizonyításáig a fuvarlevélbe bejegyzett adatot pontosnak és megfelelőnek kell tekinteni akkor is, ha a fuvarozó a fuvarlevélen olyan fenntartással élt, hogy az adatok ellenőrzésére nem volt módja. Egyebekben a küldemény teljes vagy részleges elveszése és megsemmisülése esetén a fuvarozó fuvardíjra vagy annak arányos részére nem tarthat igényt.

A felek jogai és kötelezettségei tekintetében egyebekben változatlanul a vállalkozási szerződés szabályait kell alkalmazni, így különösen irányadó ez más fuvarozók, mint alvállalkozók igénybevételére. E körben a legjelentősebb eltérés az, hogy a feladónak csak az elállás joga biztosított, a szerződés teljesítésének megkezdését követően a feladó nem mondhatja fel a szerződést. A szűkszavú törvényt megfogalmazással változtatlanul nem értek egyet és a magam részéről üdvösebbnek tartanám a hatályos Polgári Törvénykönyv 490–499. §-ainak újrafogalmazását.

A fuvarozó kötelezettségeként végül e körben a küldemény megérkezéséről szóló értesítést írja elő az új Polgári Törvénykönyv azzal, hogy ezen szakaszban (6:265. §) a jogviszonyban nem szereplő címzett részére utasítási jogot telepít a fuvarozóval szemben az új Polgári törvénykönyv felrúgva azon koncepciót, hogy a szerződésben nem szereplő felet a jogviszonyban kötelezettség nem terhelheti. Az utasítási jog ugyan önmagában jogosultság, azonban az értesítés megérkezését követően

¹⁹ Ugyan a címzett nem szerződő fél, de a teljesítésre nyilván ő is felkészül, esetleg költségei keletkeznek, továbbá figyelemmel kell lenni arra a tényre, hogy a teljesítés során a címzett és a fuvarozó szerződéses viszonyba ugyan nem kerül egymással, de egymás irányába jogokat és kötelezettségeket állapít meg a törvény.

²⁰ Azaz a szerződés nem szól a fuvardíjról.

a küldeménnyel a címzett jogosult rendelkezni. A fuvarozó a címzett által adott utasítás teljesítését megfelelő biztosíték adásához kötheti, márpedig a biztosíték adás kötelezettségként jelentkezik, továbbá a fuvarozó megtagadhatja a címzett utasításának teljesítését, ha a címzett nem ad megfelelő biztosítékot. Mindezeknek megfelelően, álláspontom szerint, a 6:265. §-a a fejezet kohézióját olyannyira megtöri, ami egyes rendelkezéseinek újragondolását indokolhatja (pl. a kirakodás kérdésében, az ésszerűség elve szerinti eljárás során stb.)

2.5. A felelősség kérdései

A fuvarozási szerződéssel kapcsolatban alapvetően három csoportba sorolhatók a szerződésszegés kérdéskörei, mint a felelősséget megalapozó tényállások, nevezetesen a késedelem, az áru-károk és természetesen az egyéb szerződésszegések.²¹ A szerződésszegő fél magatartása a másik fél oldaláról természetesen megterítési igényt keletkeztet.

A hatályos Polgári Törvénykönyv egy komplex rendszert épít fel a szerződés valamennyi létszakához kapcsolódóan, felmondási, elállási, kötbérfizetési, kártérítési, kártalanítási jogokat és kötelezettségeket telepítve a felekre.

A szerződés létszakai tekintve alapvetően az alábbiakat rögzíthetjük, először vizsgálat tárgyává téve a feladói magatartásokat:

A 6:259. § (2) bekezdésének rendelkezései szerint, ha nyilvánvaló, hogy a csomagolás vagy a küldemény kezeléséhez szükséges információ nem megfelelő, vagy a feladó a küldemény továbbításához és kezeléséhez szükséges okiratokat nem adja át, a fuvarozó a küldemény átvételét megtagadhatja. Ha a feladó a hiányosságot késedelem nélkül nem pótolja, a fuvarozó elállhat a szerződéstől. A (3) bekezdés szerint amennyiben a fenti hiányosságok a fuvarozás megkezdését követően válnak nyilvánvalóvá, a fuvarozó köteles erről a körülményről a feladót késedelem nélkül tájékoztatni. A feladó továbbításra adott kifejezett utasítása hiányában a fuvarozó a küldemény továbbítására nem köteles. Ha a feladó a küldemény továbbítására ad utasítást, a fuvarozó megfelelő biztosítékot kérhet arra az esetre, ha a csomagolás vagy a küldemény kezeléséhez szükséges információ hiányosságából fakadóan kára keletkezik, vagy más személlyel szembeni felelőssége merülhet fel. Ha a feladó nem ad utasítást vagy megfelelő biztosítékot, a fuvarozó a szerződést azonnali hatállyal felmondhatja. A veszélyes áruk tekintetében a 6:260. § rendelkezései fentebb már ismertetésre kerültek. A feladó általános elállási joga, összhangban a vállalkozási szerződéssel és az abban foglaltak szerinti 6:250. §-ában foglalt kártalanítási, arányos díjfizetési és kártérítési kötelezettsége a fuvardíj erejéig magától értetődő. Egyebekben az új Polgári Törvénykönyv 6:269. §-a általánosságban rögzíti, hogy a feladó a fuvarozóval szemben felelős azért a kárért, amely a nem megfelelő vagy hiányzó csomagolásból, a küldeménnyel kapcsolatos adatok, információk és okmányok hiányából, hiányosságából vagy pontatlanságából származott.

²¹ BARTA–FAZEKAS–HARSÁNYI–KOVÁCS–MISKOLCZI–BODNÁR–ÚJVÁRINÉ ANTAL i. m. 205–210.

A fuvarozó felelősségét tekintve az új Polgári Törvénykönyv a korábitól eltérő módon már nevesíti a fuvarozó kiállításának késedelméből fakadó alakzatokat a hatályos Polgári Törvénykönyv 493. §-tól eltérően. Nyilvánvalóan a feladói elállás ezen magatartások alapján változatlanul lehetséges és e körben irányadók a mai napon hatályos szabályok, illetve a vállalkozási szerződés rendelkezései. Az új Polgári Törvénykönyv önálló alakzatként 6:268. § -ban a klasszikus fuvarozói kártérítési alakzatokat inverz módon közelíti meg, azaz a mentesülési okokat nevesíti egy általános felelősségi szabály közvetett ismertetésével. E szabály általánosságban kimondja, hogy a fuvarozó felel a küldemény átvételétől a kiszolgáltatásáig terjedő idő alatt a küldemény teljes vagy részleges elveszéséből, megsemmisüléséből vagy megsérüléséből keletkezett károkért. A mentesülési okok szűkebb körben érvényesülnek a mai napon hatályos szabályokkal szemben. A fuvarozó a fentiek szerint mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy

- a) a kár bekövetkezte a küldemény természetes tulajdonságára, a nem a fuvarozó által végzett csomagolásra, a csomagolás hiányára, a csomagolás kívülről észre nem vehető hiányosságára vezethető vissza; vagy
- b) a kár annak következtében állt elő, hogy a feladó vagy a címzett felróhatóan járt el.

Fontos és kiemelendő e körben, hogy amennyiben a kár a feladó vagy a címzett, vagy az általuk rendelt kísérő magatartására vezethető vissza, az önmagában nem mentesülési ok. Az okmányok tekintetében pedig a fuvarozó kockázati körébe tartozik, hogy teljesít, kér-e biztosítékot, vagy mindezek ellenére ellátja a tevékenységet, azaz nem él elállási jogával. Fentiekkel összhangban ki kell emelnünk, hogy a 6:259. § (4) bekezdése szerint a fuvarozó köteles az átadott okiratokat a feladó utasításai szerint felhasználni. Ha a fuvarozó az okiratok utasításoktól eltérő felhasználásával a feladónak kárt okoz, kártérítési felelősségének mértéke nem haladhatja meg a küldemény elveszése esetén fizetendő összeget.

Az új Polgári Törvénykönyv 6:268. § (2) bekezdése nagyban megkönnyíti az egyes fogalmak értelmezését, amikor kimondja, hogy a küldemény elveszettnek minősül, ha azt a fuvarozó a fuvarozási határidő lejártától számított harmincadik napon belül nem szolgáltatja ki. Ha a küldemény a kártérítés megfizetése után megkerül, a fuvarozó köteles a feladót a körülmények által lehetővé tett legrövidebb időn belül értesíteni, és a feladó jogosult a küldeménnyel rendelkezni. A kártérítési összeg tekintetében pedig az idézett szakasz (3) bekezdése és (4) bekezdése előírja külföldi jog, vagy ágazati szabályok megfelelő alkalmazását, amely mindenképpen korlátot jelent a túlzott igények érvényesítése előtt.

A hatályos Polgári Törvénykönyv 500–505. §-ai tételesen ismertetik a bizonyítási teher, a kár, a mentesülés és elévülés szabályait, azonban ezen körülményekről az új Polgári Törvénykönyv nagyvonalúan hallgat. E körben ismételtelen csak a 6:271. §-ában foglalt utaló szabályt kell segítségül hívni, illetve az általános szabályokat, amelyek álláspontom szerint a könnyítés szándéka ellenére megnehezítik a jogalkalmazók munkáját. A mentesülés korábbi szabályozással egyező, vagy hasonló részletszabályainak ismertetése álláspontom szerint az új Polgári Törvénykönyv tárgyi fejezetében hosszabb távon elkerülhetetlenné válnak.

Az új Polgári Törvénykönyv előremutató rendelkezése, hogy a szándékos és a súlyos gondatlansággal okozott károk esetén a fuvarozót nem részesíti a rövidebb elévülési idő előnyében, elősegítve ezzel a felek közötti egyenlőség érvényre juttatását. Az elévülési idő kezdő időpontja az egymást követő végrehajtási szakaszok (például a láncolatos fuvarozások) esetén is a küldemény tényleges vagy szerződésben meghatározott kiszolgáltatási időpontjához kötött. Egyebekben a fuvarozási szerződés alapján támasztható igények – a szándékosan vagy súlyos gondatlansággal okozott károk kivételével – egy év alatt elévülnek.

3. Megjegyzés

Az új Polgári Törvénykönyvvel újrakodifikált fuvarozási szerződés koncepciója alapvetően összetett jogi gondolkodást és az absztrakciót részesíti előnyben. A szabályozási metódus meglehetősen minimalista, az előremutató rendelkezéseken túl esetenként álláspontom szerint visszalépések figyelhetők meg, amelyek a jogalkalmazás során problémákat vethetnek fel.

A szabályozás többszintű megtartása indokolt, azonban dogmatikailag helytelen, hogy külön felhatalmazás nélkül van arra lehetőség, hogy alacsonyabb szintű jogszabályok állapítsanak meg a felekre jogokat, vagy kötelezettségeket. Önmagában véve a minimalista megközelítés sem helyteleníthető, azonban a szabályozás kohézióját sok esetben a normaszöveg töri meg és az utalások adott esetben olyan szerződéses szabályokra vonatkoznak, amelyek kialakítása során nem a fuvarozási jogviszony aspektusai voltak az elsődlegesek. Fenntartom e körben azon álláspontomat, hogy több esetben indokolt a szabályok újrafogalmazása és a hatályos Polgári Törvénykönyv egyes rendelkezéseinek mutatis mutandi beépítése az új Polgári Törvénykönyvbe.

Figyelemmel a bevezetőben is rögzítettekre, egyebekben várható, hogy a professzionális fuvarozó társaságok, illetve a fuvaroztató gazdasági szereplők gazdasági igényeik széleskörű kielégítése érdekében a törvénytől eltérő, vagyis, illetve innominát szerződésekben rögzítik igényeiket, szabályozzák a felek közötti jogviszonyt jóval szélesebb aspektusban, mint ahogy arra a normaszöveg jelenleg utal. E körben a felvetett kérdések azon célt szolgálják, hogy a társadalom és mindenekelőtt a jogásztársadalom felkészüljön az újrakodifikált fuvarozási szerződés rendelkezéseire, elősegítve jogérvényesítési lehetőségeik érvényesítését és szerződéskötési gyakorlatuk hatékonyabb megvalósítását.

