

Szalay Gyula\*

## Befejezetlen mondat, avagy az új Ptk. és a fuvarozói felelősség

„A rossz, mit ember tesz, túléli őt.  
A jó gyakorta sírba száll vele.”<sup>1</sup>

### 1. Párhuzamosok

Ma már, egyesztendőnyi tapasztalat birtokában talán alappal remélhető, hogy a Ptk.<sup>2</sup> több jót, mint rosszat őrzött meg a két emberöltőnyi szolgálat után „nyugállományba vonult” elődjéből,<sup>3</sup> holott igen jelentős változásokat hozott a magánjog világába. Jóval többet, mint ami a szakmai közvélekedésben visszatükröződik.

Ezek közül a revízió egyik legjelentősebb, a magánjogi dogmatikát is érintő – s ennek megfelelően kiemelt szakmai figyelmet élvező – eleme a kontraktuális kárfelelősség új elméleti alapokra helyezése volt. A kodifikáció egyik alap gondolatából következően ugyanis a „rég” Ptk. konstrukcióját elvetve – az üzleti viszonyok modellezésével – az ellenérték–teljesítés–kockázat *tudatos kalkulációját* állította a felelősség centrumába. A Ptk. 142. § első mondata alapján a *szereződészegés objektív ténye* önmagában megalapozza a kárfelelősséget, míg a második mondat szerinti – ugyancsak objektív (objektívizált) – tényállási elemek (azok bizonyítása) mentesítik a szerződészegőt a felelősség alól. Az új szabályozás mellözi az egységesen érvényesülő teljes kártérítés elvét, megkülönböztetve az ún. „tapadó” – és az ún. „következményi kár” kategóriáját.<sup>4</sup>

Sokkal kisebb – valljuk be: semmilyen – szakmai érdeklődést nem váltott ki azonban a fuvarozási szerződésről szóló fejezet teljes revíziója, holott a szakmai vitát számos tényező indokolná. A Ptk., habár önálló fejezetben szabályozza a fuvarozási szerződést, a vállalkozás egyik altípusának tekinti, ami a

---

\* Egyetemi docens, Széchenyi István Egyetem Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kar, Kereskedelmi, Agrár- és Munkajogi Tanszék.

<sup>1</sup> Részlet Antonius gyászbeszédéből (Shakespeare: Julius Caesar).

<sup>2</sup> 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről (a továbbiakban: Ptk.).

<sup>3</sup> 1959. évi IV. törvény a Polgári Törvénykönyvről (a továbbiakban: a „rég” Ptk.).

<sup>4</sup> VEKÁS LAJOS szerk.: *Szakértői javaslat az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez*. Budapest, 2008, CompLex Kiadó, 811.

történeti gyökerekre, de a fuvarozási jogviszony tárgyára (a szolgáltatás valószínűsége) tekintettel is erősen vitatható: önmagában „megér egy misét”.

Alig maradt a fejezetben olyan rendelkezés, amelyet a revízió legalább egy szövegi csere erejéig ne érintett volna, de a „sebészeti beavatkozás” mélysége – egészen triviálisan – a fejezet terjedelmében is tükröződik: a „rég” Ptk. XLI. fejezete 19 szakaszból és 54 bekezdésből állt, míg a Ptk. hasonló fejezete 15 szakaszt és csupán 32 bekezdést számlál. A legjelentősebb változtatást azonban az jelenti, hogy – a kodifikáció legutolsó szakaszában – a jogalkotó a korábbi, igen részletesen szabályozott fuvarozói felelősségi szabályokat mintegy „kimetszette” a fuvarozási szerződés viszonyait szabályozó fejezet rendelkezései közül,<sup>5</sup> holott ezek a kodifikációs folyamat előző szakaszaiban, a legkésőbbi munkaanyagokban, sőt a hatályba nem lépett kódex rendelkezései között is ugyanúgy fellelhetők voltak, mint – akár száz évre visszatekintve – *valamennyi* nemzetközi egyezményben.

A kodifikátor kezét valószínűleg az a gondolat vezette, hogy a kontraktuális kárfelelősség általános szabályai – *lex specialis* hiányában – valamennyi szerződéstípusra, tehát a fuvarozási szerződésre vonatkozóan is irányadók, így szükségtelen a fuvarozói felelősség külön szabályozása.

A kontraktuális kárfelelősség generálklauzulája és a fuvarozói felelősség viszonya azonban ennél jóval összetettebb.

Egyfelől – a Ptk. által választott megoldással szemben – a fuvarozási szerződés közlekedési alágazatok szerinti változatainak nemzetközi (magán) jogi szabályozása a felelősséget illetően is igen részletes, tagolt, és tartalmilag is sokszínű.<sup>6</sup> *Nemzeti magánjogi kódexünk és a fuvarjogi szabályozások valójában párhuzamos vonalak.*

Másfelől viszont a felelősségi szabályok sok elemükben *hasonló* generálklauzulába foglalása egyáltalán nem kivételes a századfordulónk körüli két évtized rendkívül intenzív nemzetközi fuvarjogi jogalkotásában sem. Ebből a szempontból még a tengeri árutovábbítást érintő különböző, egymást kiegészítő, illetve egymást váltó<sup>7</sup> szabályozások is számos szakmai érdekességet ígérnek az elemző számára. *A párhuzamosok tehát – úgy tűnik – valamelyest közelednek egymáshoz.*

Az alábbiakban – mellőzve a fuvarozási fejezet revíziója többi elemének részletes vizsgálatát – ama kérdéskört kívánjuk körbejárni, hogy a Ptk. kontraktuális kárfelelősséget megalapozó generálklauzulája alkalmas-e a fuvarozási szerződés megszegésével kapcsolatos felelősségi viszonyok *teljes körű* szabályozására, különös tekintettel a nemzetközi jogi jogfejlődés eredményeire, de figyelemmel azokra a hagyományos fuvarjogi megoldásokra is, amelyek némelyike két-, de akár több ezer éves múltta is visszatekinthet.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Erre a 6:268. § (2) bek.-e enged következtetni, amely a kombinált fuvarozási módok esetére az „e fejezet” rendelkezéseit tekinti irányadónak, holott a XXXVII. fejezet már nem tartalmaz erre vonatkozó felelősségi szabályt.

<sup>6</sup> 1971. évi 3. sz. tvr. a nemzetközi közúti áru fuvarozásról szóló Egyezményről (CMR), COTIF-CIM, 1936. évi XXVIII. tv. a nemzetközi légi fuvarozásról (Varsói Egyezmény), Budapesti Egyezmény, Hague-Visby Rules stb.

<sup>7</sup> Hague-Visby Rules, Hamburgi Egyezmény, Rotterdami Egyezmény, ENSZ Konvenció a terminálok felelősségéről stb.

<sup>8</sup> Receptum nautarum, Lex Rhodia de iactu mercium stb.

Az elemzés során mindenekelőtt áttekintjük a fuvarozási szerződés révén létrejövő életviszonyok azon sajátosságait, amelyek alapvetően megkülönböztetik a helyhez kötött szolgáltatásokra létrejövő jogviszonyoktól, rövid intézményfejlődési modellt vázolunk fel abban a mértékben, amely a történeti gyökerek felvillantása mellett a ma is releváns elemeket mutatja be, s mindezeket rávetítjük a Ptk.-n kívül továbbelő belföldi és nemzetközi szabályozásra, s megkíséreljük mindezeket hozzáilleszteni az új Ptk. konstrukciójához.

*A tanulmány munkahipotézise az, hogy a kontraktuális kárfelelősség új szabályozása filozófiáját tekintve összeegyeztethető a hagyományos fuvarjogi felelősséggel, de önmagában nem alkalmas (nem elég) eme – nemzetközi elemeket is hordozó – életviszonyok teljes körű szabályozására (vagyis a párhuzamosok közelebb futnak, de nem találkoznak).*

*Ennek oka alapvetően az, hogy a fuvarozás során létrejövő jogviszonyok – különösen a helyhez kötött szolgáltatásokra kötött szerződésekkel összevetve – egyedi sajátosságokat hordoznak. Ezt a képet tovább színezik a különböző közlekedési (közúti, vasúti, folyami, tengeri, légi) alágazatok, árutovábbítási módok (fuvarozás, a „charter” jellegű szolgáltatások, a terminálok szolgáltatásai) s azok belföldi vagy nemzetközi jellege. Meghatározó sajátosságokat kölcsönöz a szolgáltatásnak az is, hogy egyetlen közlekedési alágazatban lebonnyoló vagy komplex szállítási lánc révén realizálódó teljesítményről van-e szó.*

Az egyes változatokat egymásra vetítve – bonyolultságuk mellett – mégis felvázolható egy olyan metszet, amely egy általános, *a fuvarozói felelősség mint olyan* jellegzetes vonásait is összefoglalja, és hozzáilleszti az általános kontraktuális kárfelelősség struktúrájához.

## 2. A fuvarozás mint sajátos szolgáltatás

Az alábbiakban azokat a tényezőket tekintjük át, amelyek a fuvarozási szerződés révén létrejövő életviszonyokat – a felelősségi struktúra szempontjából vizsgálva – egyedivé, sajátossá teszik.

### 2.1. Veszélyforrások

A fuvarozás (árutovábbítás) életviszonyainak talán legfontosabb differencia specifikáját azok a *veszélyek* jelentik, amelyek a helyhez kötött, legfontosabb elemeiben – még a kockázatokat tekintve is – viszonylag jól átlátható és kalkulálható szolgáltatásoktól megkülönböztetik.

Önmagában a *helyváltóztatás, a mozgás ténye* is veszélyforrás, hiszen a közlekedési alágazatok szerint különböző, de óhatatlan behatások (rezgő, szitáló mozgás a közúti fuvarozás alatt, a vasúti szerelvények rendezésével elkerülhetetlenül együtt járó horizontális erőhatások, a légnyomáskülönbség, hőmérsékleti különbség a légi fuvarozás, a páratartalom, nedvesedés következményei a tengeri fuvarozás során stb.) olyan mozzanat, amely kevéssé vagy egyáltalán nem küszöbölhető ki, vagyis alapvetően *kockázati* elemnek tekintendő.

A mozgás ténye révén *egyes sajátos tulajdonságokkal rendelkező küldeményekben* (áruban) felszabadulnak, manifesztálódnak olyan belső, látens veszélyforrások, amelyek csak csökkenthetők, de teljesen nem küszöbölhetők ki (törékenység, szóródás, beszáradás, rozsdásodás stb.). Ez is egy alig kalkulálható kockázati elem, éspedig olyan, amely inkább az árutulajdonos terhére kell, hogy essék, lévén, hogy a szállítás iránti igény az ő érdekkörében merült fel.

Az egyes közlekedési alágazatok, illetve továbbítási módok egymástól is különböző veszélyeket és kockázatokat hordoznak. A *továbbítási közeg* és a *technológia* szempontjából a legbiztonságosabb közlekedési módozat a vasúti fuvarozás, amelynek „kockázati tényezője” mégis nagyságrendileg nagyobb, mint egy jól szervezhető gyáripari tevékenységé, a közúti közlekedés veszélyessége még statisztikailag is mérhető (ami a felelősségbiztosítási kalkulációk megalapozásául szolgál), a légi és a tengeri árutovábbítás változatai pedig olyan közegben realizálódnak, amelyek szélsőséges körülmények között az emberi erőt lenyűgözik, gyakran előre nem láthatók, és következményeikben elháríthatatlanok (tengeri viharok, szökőár, a légi közlekedésben kivédhetetlen áramlási változások és így tovább).

A *továbbítási technológia* is hordoz veszélyeket, hiszen a rakodásigényes technológia, az időközi tárolás ténye, az árukezelés sajátos változatai az árudarabok sérüléséhez, megsemmisüléséhez vezethetnek akár a fuvarozás, akár a terminál szolgáltatásai során.

## 2.2. Tömegszerűség, fajlagosság

A modern közlekedési és szállítási hálózatok kialakulása következtében – amelyek létrejötté az ipari forradalom korszakához kapcsolódik, majd az 1980-as évek konténerizációjával tovább fokozódott, végül a komplex, globális szállítási láncok kialakulásában tetőzött – a fuvarozás (árutovábbítás) szinte fajlagossá, egyediségét elvesztő, *tömeges, futószalagszerű* szolgáltatássá vált. Ez a tény egyaránt érinti az áruféleségek azonosításának, tartalma megismerésének lehetőségét, pontosabban annak korlátait, a továbbítás monoton, egyedi sajátosságokat nélkülöző jellegét, ami óhatatlanul kihat az esetleges igényérvényesítés folyamatára is.

Ennek a problémának részbeni kezelésére korán kialakultak azok a technikák, amelyek bizonyos mértékig ötvözni tudják az egyediség és a tömegsze-

rűség követelményét (pl. bill of lading), de az informatikai fejlődés következtében is csak annak lehetősége látszik, hogy – az elektronikus árukövetés, elektronikus fuvarozási okmányok rendszeresítése stb. – a tömegszerűségből származó veszélyeket valamelyest csökkentse, teljesen megszüntetni, kizárni – mai ismereteink szerint – nem lehet.

### 2.3. Sokszereplős, láncszerűen megvalósuló szolgáltatás

A legegyszerűbb, kis távolságra teljesített fuvarszolgáltatások kivételével az árutovábbítás folyamata több, az új, globális szállítási láncok esetében pedig sok, érdekeltiségükben, sőt a vonatkozó szabályozás tekintetében is teljesen heterogén szereplő egymáshoz láncszemszerűen kapcsolódó tevékenysége révén realizálódik.

Ez a jelenség korántsem újszerű, a tengeri fuvarszolgáltatást a Mediterráneum térségében már az ókorban is több szereplő együttműködése tette lehetővé, amelyek sajátos feladat- és felelősségi struktúrában tevékenykedtek (dominus navis – exercitor – magister navis – nautae),<sup>9</sup> amely a modern szabályozásokban is hasonló, lévén, hogy jogállását és felelősségét tekintve elkülönülhet a hajótulajdonos, a „fuvarozó”, sőt a kapitány és a személyzet státusa, sőt felelőssége is.

Maga a folyamat a közlekedési pályákon általában több fuvarozó egymást követő tevékenysége révén realizálódik, de az ún. csomópontokon, helyhez kötött szolgáltatások teljesítésének helyén (teherpályaudvarokon, kikötőkben, országhatáron, különösen pedig az ún. terminálokon) is jelentős közvetlen fizikai behatások érik az árut a rakodás, tárolás, rakományigazítás, konténerképzés stb. során.

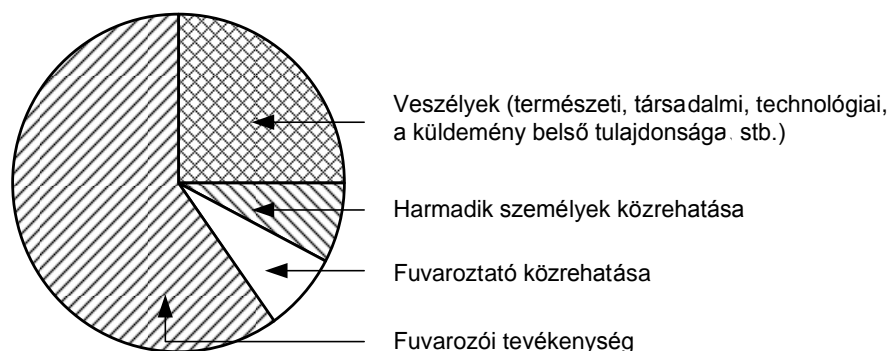
### 2.4. A közbenső szerződésszegés ténye

Nem elhanyagolható a láncolatban a *fuvaroztatói szerep* sem, mert – különösen a felvétel során (a küldeménynek a fuvarozó birtokába adásakor) a fuvarozó és a fuvaroztató résztevékenységei (csomagolás és annak ellenőrzése, a rakodás és annak irányítása és ellenőrzése, az egységtrakomány-képzésben kialakult munkamegosztás, a fuvar- és kísérőokmányok kitöltése és kezelése stb.) láncszemszerűen, egymást feltételezve és egymásra hatva kerülnek teljesítésre. A fuvaroztatói közrehatást (valójában *közbenső szerződésszegést*) a

---

<sup>9</sup> FÖLDI ANDRÁS: *Kereskedelmi jogintézmények a római jogban*. Budapest, 1997, Akadémiai Kiadó, 47.

hagyományos fuvarjogi szabályozás emiatt *közvetlen mentesítő ok* gyanánt nevesíti.



1. ábra. A szerződészegést előidéző lehetséges „körülmények”

## 2.5. A „receptum helyzet”

Azzal, hogy a dolog (küldemény) a fuvarozó kizárólagos fennhatósága alá kerül, számára – objektíve – bizonyítási monopólium, az árutulajdonos részére pedig bizonyítási inség helyzete jön létre, a felek között tehát egyfajta aszimmetria, egyensúlytalanság alakul ki. Ez igen korán, már a római jogban a *receptum nautarum*, *cauponum*, *stabulariorum* intézményének kialakulásához vezetett, melyet egy Ulpianus által idézett edictumszöveg<sup>10</sup> tett széles körben ismertté. Ennek lényege, hogy a hajós, a fogadós és az istállótulajdonos az általa átvett dolgokért felelősséggel tartozott, amely kezdetben inkább feltétlen helytállásnak, majd később a vis maiorig terjedő *custodia-felelősséggé* módosult. (A receptum helyzet eredetileg a „salvum fore receptio” révén, vagyis valószínűleg kifejezett, formális átvétel, szinte ünnepélyes, de csupán erkölcsi jellegű kötelezettségvállalás<sup>11</sup> alapján alapozódott meg, később azonban – különösen a modern jogban – a küldemény átvétele már önmagában is megalapozza azt.

*Megjegyzendő, hogy a custodia elem (vagyis a fokozott megőrzési kötelezettség)<sup>12</sup> a fuvarozói szolgáltatásnak a későbbiekben is – az eljuttatás (vállalkozás) kötelezettsége mellett – a modern jog szinte valamennyi forrásában fogal-*

<sup>10</sup> Nautae cauponae stabularii quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo. (D. 4,9,1 pr.)

<sup>11</sup> FÖLDI: *i. m.* 89–90.

<sup>12</sup> FÖLDI ANDRÁS – HAMZA GÁBOR: *A római jog története és intézményei*. Budapest, 1996, Nemzeti Tankönyvkiadó Rt., 420.

*mi alkotóelem. Úgy tűnik, ez alól a Ptk. jelenti az egyik kivételt, lévén, hogy a fuvarozási szerződést – mint az előzőekben arra utaltunk – csupán a vállalkozási szerződés altípusának s nem önálló szerződési főtípusnak tekinti.*

## 2.6. A kockázatok és a fuvardíj viszonya

A fuvarozási jogviszony egyik legfontosabb sajátossága az, hogy a tevékenység kockázata többrétegű, s az egyes rétegek átlátása részint eltérő, részint korlátozottabb, mint az egyéb szerződéstípusok alapján szolgáltatást teljesítő kötelezetteké.

A fuvarozó kockáztatja ráfordításai mellett fuvarszerszögét, amely rendkívüli értéket is képviselhet, sőt a modern közlekedési viszonyok között képvisel is (tengeri hajók, repülőgépek, „országúti naszádok” stb.). Az árutulajdonos pedig kockáztatja a fuvarozással közvetlenül érintett vagyonrészét (a küldeményt), de a közvetett károk veszélyei is fenyegetnek, melyeket sokszor maga a fuvaroztató sem ismer.

## 2.7. Szegregált szabályozási struktúra

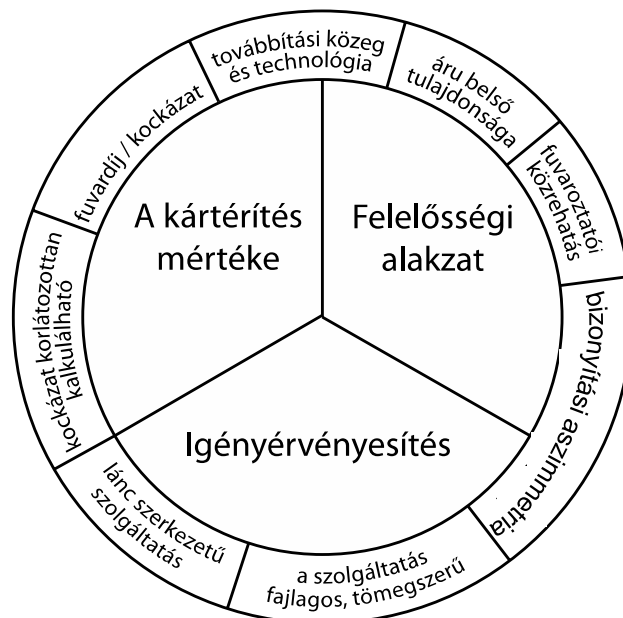
A kockázatot mindkét fél részére extrém módon növeli, hogy – különösen a globális árutovábbítási láncolatokban, amelyekben az áruáramlás már egy viszonylag egymásra épülő technológiai rendszerben valósul meg – a jogi szabályozás szakaszos, még az egységesített szabályozási struktúrák sem képesek le hézagmentesen a felelősségi viszonyokat (pl. eltérő a nemzetközi vasúti, közúti, légi fuvarozás, de – a jellemzően a tengerhajózáshoz kapcsolódó – terminálok és a tengeri árutovábbítás szabályozása is).<sup>13</sup> Ez a hiátus adja meg a szállítmányozás jogintézményének gazdasági létalapját.

---

<sup>13</sup> Rotterdami Egyezmény vs. ENSZ Konvenció a terminálok felelősségéről.

### 3. A fuvarozói felelősség általános sémája

A kockázat, mint a fuvarozás rendszerszintű eleme, a tulajdonosi veszélyviselés és a „felvállalt” kockázat belső feszültségének dinamikája, a tömegszerűség és a „receptum helyzet” miatti bizonyítási szükséghelyzet a felelősség szabályozására is közvetlen hatást gyakorolt, melynek eredőjeként – egy évszázadokon átnyúló időszakban – a mai vétkességi és a veszélyes üzemi felelősséggel párhuzamos, azoktól számos elemében eltérő, *háromszatú* fuvarozói felelősségi struktúra alakult ki. Ennek építőelemei a következők: a felelősség sajátos *alakzata*, a *korlátozott mértékű kártérítés* s egy részletesen szabályozott *igényérvényesítési* processzus.



2. ábra. A fuvarozói felelősség szerkezete és a kiváltó tényezők

A struktúrát tovább tagolja, hogy a különböző fuvarjogi szabályozások a fuvarozói kárfelelősség felvázolt konstrukcióját általában négy „károsodási centrumra”, *kárcsoportra* terjesztik ki, amelyek belső logikája, szerkezete és konkrét elemei kisebb-nagyobb mértékben eltérnek. Azonosak viszont abban, hogy a *szerződésszegés alapváltozatait* (hibás teljesítést, késedelmet, lehetetlenülést, a teljesítés megtagadását és a közbenső szerződésszegést) transzformálják egy sajátos kárfelelősségi formációvá.

A sajátosan szabályozott kárcsoportok – a „rég” Ptk. szerint – a következők voltak:



- a *jármű kiállítása* kapcsán felmerülő károk,<sup>14</sup>
- a küldeményben a felvételtől a kiszolgáltatásig terjedő időszakban keletkező károk (ún. *árukár*),<sup>15</sup>
- a *késedelmes teljesítésből* eredő károk csoportja,<sup>16</sup>
- s a fuvarozó egyéb, a fuvarozói szolgáltatáshoz *kapcsolódó tevékenységéből* (kísérőokmányok kezelése, tájékoztatás, értesítés elmaradása stb.) származó károk.<sup>17</sup>

A fuvarozás különböző alágazatait szabályozó, tradicionális nemzetközi egyezmények<sup>18</sup> lényegében hasonló felelősségi struktúrát alkalmaznak mind a „kárcsoportok” meghatározása tekintetében, mind a felelősség alakzatát, sőt a kártérítés mértékét, az elévülési idő szabályozását s a többi elemet illetően is. A továbbiakban az előzőekben felvázolt „háromosztatú” szerkezet egyes elemeit tesszük vizsgálat tárgyává.

<sup>14</sup> Ptk. 492. § (3) „Ha a fuvarozó a küldemény átvétele előtt a megfelelő fuvarszköz kiállításával késlekedik, a feladó elállhat és

a) kártérítésként a berakás eredménytelen megkísérléséből eredő költségeket, valamint a más fuvarozónak kifizetett fuvardíjtöbbletet követelheti;

b) a küldemény elvesztése vagy megsemmisülése, illetőleg késedelemből származó értékcsökkenése (megrongálódás, áru megomlása) esetében pedig követelheti a küldeménynek az értékét, illetőleg az értékcsökkenést. Ezt a jogát azonban csak akkor érvényesítheti, ha a fuvarozóval közölte a küldemény tárgyát, vagy arról a fuvarozó enélkül is tudott vagy tudnia kellett.”

<sup>15</sup> Ptk. 501. § „A fuvarozó felelős azért a kárért, amely a küldemény átvételétől a kiszolgáltatásig terjedő idő alatt a küldemény teljes vagy részleges elvesztéséből, megsemmisüléséből vagy megsérüléséből keletkezett, kivéve, ha a kár

a) a fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok,

b) a küldemény belső tulajdonsága,

c) a csomagolás kívülről észre nem vehető hiányossága,

d) a feladó által végzett berakás, illetőleg a címzett által végzett kirakás vagy...”

<sup>16</sup> Ptk. 500. § (1) „A késedelmes fuvarozó a késedelem tartamához mért, legfeljebb azonban a fuvardíjnak megfelelő összegű kötbért köteles megfizetni. A károsult a kötbért meghaladó kárának megtérítését akkor követelheti, ha a fuvarozó a határidőben való teljesítéséhez fűződő érdek ismeretében írásban vállalta a határidő megtartását, és nem bizonyítja, hogy a késedelmet tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok idézte elő.”

<sup>17</sup> Ptk. 501. § e) „annak következtében állott elő, hogy a feladó, a címzett vagy az általuk rendelt kísérő nem úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható, ideértve azt az esetet is, ha a feladó a szükséges okmányokat nem adta át vagy nem jól töltötte ki, továbbá ha a fuvarozót nem tájékoztatta a küldemény kívülről fel nem ismerhető rendkívüli értékéről.”

<sup>18</sup> CMR, COTIF-CIM, SZMG SZ.

### 3.1. A fuvarozói felelősség alapja (alakzata)

A magyar jogirodalom a fuvarozói felelősség kérdéskörét (ugyanúgy, mint a fuvarozási szerződés más intézményeit) meglehetősen távolságtartással (valójában teljes érdektelenséggel) kezeli. Még Eörsi komplex felelősségtanában is csupán marginális szerepet kap a fuvarozói felelősség, sőt, tőle szokatlan módon, van olyan kérdéskör (a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó Varsói Egyezmény felelősségi formulája), amelyben – a problémafelvetés ellenére – mellőzi a határozott állásfoglalást.<sup>19</sup>

A sajátos felelősségi formáció – amelynek egyedi volta leginkább a felelősség alakzatában jelenik meg – egy több évszázados, sőt évezredes előtörténetre épülve, három közlekedési alágazatban és négy történeti fejlődési szakaszban nyerte el mai formáját. Ezek a következők:

- a „nauta” custodia-felelőssége,
- a vonalhajózás angolszász gyökerű felelősségi formációja,
- a vasutak veszélyes üzemi felelősségének kialakulása
- s a Varsói Egyezményben megjelenő sajátos generálklauzula.

A „fuvarozói” felelősség *első stációként* a római jogi *receptum felelősségben*<sup>20</sup> jelent meg (a fogadós és az istállótulajdonos azonos felelőssége mellett), amely valójában a *custodia-felelősség*<sup>21</sup> itteni érvényesülését jelentette. A *receptum nautarum* ... történetében az eredetileg érvényesülő *objektív helytállás* a római jog klasszikus korszakában redukálódott a *vis maior* határáig,<sup>22</sup> így felelősséggé „szelődött”. A hajós felelőssége kiterjedt azonban a *casus minorra*,<sup>23</sup> amely a szolgáltatás egyik lényeges elemét képező elemből, a fokozott őrizetből, a *custodiából*<sup>24</sup> következett. A *custodiens* az olyan eseményért, balesetért, kárért is felelt, „amelyet az ember általában el tud (el tudna) háritani, amely azonban még a »leggondosabb családapát« is érheti, még a legnagyobb figyelem mellett is bekövetkezhetik (pl. lopás, elvesztés, véletlen elejtés, eltérés, egérrágás stb.).”<sup>25</sup> A felelősség felső határa tehát *nem* a „*prudens et diligens pater familias*” magatartásának mércéje, hanem előlött, egy olyan ese-

<sup>19</sup> EÖRSI GYULA: *A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve*. Budapest, 1966, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 301. („Remélhetőleg a bírósági gyakorlatnak lesz alkalma a kérdést tisztázni.”)

<sup>20</sup> FÖLDI – HAMZA: *i. m.* 532–533.

<sup>21</sup> A *receptum-felelősség* Földi–Hamza szerint szigorúbb a *custodia-felelősségnél*. Uo. 533. SIKLÓSI IVÁN: *A custodia-felelősség néhány kérdése a római jogban*. Budapest, 2009, 101.

<sup>22</sup> FÖLDI – HAMZA: *i. m.* 420–421.

<sup>23</sup> Uo. 420.

<sup>24</sup> Uo. 423. „Custodiáért felel az az érdekelt adós, akinél a szerződésből folyóan a másik fél dolga van. Az ilyen adós köteles a nála levő idegen dolgot megőrizni, és azt a szerződés rendelkezéseinek megfelelően a másik félnek épségben visszaadni.” „Nem tekintendő visszaadottnak az a dolog, amelyet rosszabb állapotban adnak vissza.” (Ulp. D. 13,6,3,1)

<sup>25</sup> Uo. 420.

mény *objektív* bekövetkeztének szintjén húzódik, amely még nem minősül vis maiornak. A megelőzésnek, elhárításnak az *elvi lehetősége* – valamilyen mértékben – tehát fennáll.

*Második stációként* újra felbukkant egy ehhez hasonló felelősségi struktúra a tengerhajózásban, de már egy más gazdaságtörténeti korszakban, az ipari forradalom időszakában, s egy más jogi felfogás burkában. A korai „overseas” viszonylatokban kialakult kezdetleges vonalhajózásban a felelősségkizárás és -korlátozás tömeges alkalmazása az angolszász jogfelfogás szerinti „garanciát” (helytállást) ekkor *redukálta* a hajós felelősségévé (sőt, esetenként „felelőtlen-ségévé”: „Streamer not responsible for anything”).<sup>26</sup> A felelősségkorlátozás eme spontán kialakult rendszerét a bill of lading rendszeresítése tette általánossá, s – a Harter Act<sup>27</sup> közvetítésével – a Brüsszeli Egyezmény<sup>28</sup> felelősségi rendszerének egyik ágaként szilárdult meg.<sup>29</sup> A hajóút során keletkező árukárokért való felelősség tehát egyfajta „*objektív felelősség*” *logikáját* követi: a küldeményben keletkezett *kár ténye* önmagában megalapozza a kárfelelősséget, az a)-tól q) pontig<sup>30</sup> terjedő mentesítő okcsoport azonban a feltétlen helytállást –

---

<sup>26</sup> KRESKAY FERENC: *A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján*. Kandidátusi értekezés. 1996, 24.

<sup>27</sup> Az 1893-ban elfogadott törvény az amerikai és a külföldi tulajdonban – de az *USA-ba vagy az USA-ból szállító* – kereskedelmi forgalmú hajókra egyaránt vonatkozott azzal, hogy tilos olyan felelősségkizáró klauzulát alkalmazni a hajóselismervényben, melynek révén lehetőség kínálkozik a fuvarozó (hajótulajdonos), ügynöke, képviselője, illetve a hajóparancsnok hanyagságából (gondatlanságából), hibájából vagy mulasztásából eredő kockázatvállalás alóli mentességre. Ugyanakkor – kompromisszumot teremtve –, mentesülhetett a felelősség alól, ha megfelelő gondossággal járt el a hajó hajózásra alkalmas állapotba helyezésével kapcsolatban (seaworthy), vagy a károk navigációs hibából („nautical fault”), tengeri veszélyekből, esetleg vis maiorból származtak.

<sup>28</sup> 1924. augusztus 25-én írták alá Brüsszelben, melyet „A hajóselismervényekre vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről szóló 1931. évi IV. törvény (Brüsszeli Egyezmény)” vezetett be a magyar jogrendszerbe. 1931. július 2-án lépett hatályba.

<sup>29</sup> A másik, vétkességi alapokon nyugvó „felelősségi ág” a tengerképességhez, vagyis a *locatio*-hoz kapcsolódik.

<sup>30</sup> Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint or princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.

a szó *a priori* értelmében vett – felelősséggé „mérésikli”. (A „számitaktika” olyannyira „eredményes”, hogy – a korlátozott mértékű kártérítéssel együtt a Brüsszeli Egyezmény szerinti fuvarozói felelősséget – materiális eredményét tekintve – *enyhe* felelősségnek szokás tekinteni.)

A fuvarozói felelősség abszolút határa itt is a *vis maior* volt. Ennek fogalmát az angolszász tengeri jogi gyakorlat egyes alfajták nevesítésével definiálta: hajótűz, természeti erők, háborús események, a társadalom ellenségeinek cselekményei, uralkodók, hatóságok cselekményei, elkobzás, vesztégár, sztrájkok, munkabeszüntetések vagy a munka bármely okból történő részleges vagy általános megszüntetése, zendülések, zavargások.

A *harmadik stációban* (az ipari forradalom egy későbbi korszakában) a többi közlekedési alágazatban<sup>31</sup> is az „objektív” felelősség alap gondolatát és szabályozási technikáját vették alapul: a nemzetközi vasúti fuvarozást szabályozó első Berni Egyezmény – hivatalos magyar fordítás szerint – az *erőhatalom* fogalmat használja [majd a Ptk. eredeti szövegében az 501. § a) pontja az „*ellenállhatatlan erő*” fogalom jelenik meg, amit később – igazodva a veszélyes üzemi mentesítő formulához – „a fuvarozó tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok” szófordulat vált fel].

A küldeményben keletkezett kár (illetve ekkor már legtöbb szabályozásban a határidő-túllépés is)<sup>32</sup> megalapozta a fuvarozó felelősségét, *s tételesen felsorolt tényállásmezők „szeletelték le”* – egyfajta mentesítő okok gyanánt – a fuvarozói felelősséget: a *vis maior* mellett az árutulajdonos (fuvaroztató) által végzett csomagolást, rakodást és egyéb, a küldeményt érintő fuvaroztatói tevékenységet, az áru sajátos természetét (törekenység, rozsdásodás, beszáradás stb.), így az azokból keletkezett károsodás halmazát. Számos nemzetközi szabályozás pedig további közvetlen veszélyforrások konzekvenciáit is a fuvaroztóra hárítja (az élőállatok fuvarozásának, az árunak nyitott járművön, illetve a fedélzeten történő szállításának ódiúmat stb.).<sup>33</sup>

---

(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.

(n) Insufficiency of packing.

(o) Insufficiency or inadequacy of marks.

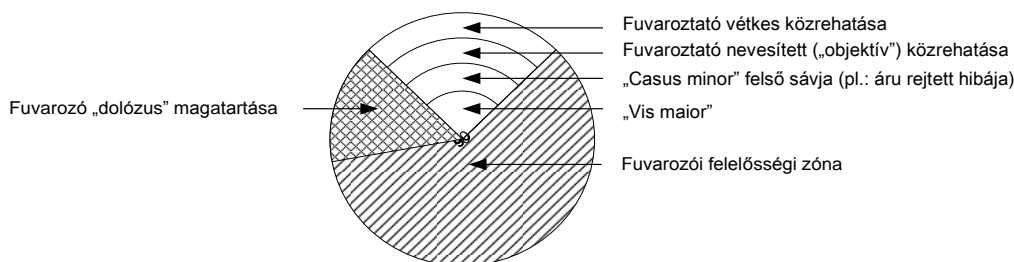
(p) Latent defects not discoverable by due diligence.

(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

<sup>31</sup> 1892:XXV. T. cz. A Berni Egyezmény a vasúti áru fuvarozás tárgyában.

<sup>32</sup> Berni Egyezmény 40. Cikk (a fuvardíj 10–100%-áig terjedő objektív kárátalány).

<sup>33</sup> CMR, 17. cikk, 4. pont, a); és f) pontjai.



3. ábra. A fuvarozó felelősségének terjedelme és a kimentés „szeletei”

A kimentő okok tételes felsorolásának egységes gyakorlatán – *negyedik fázisként* – a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó Varsói Egyezmény (1929) 20. cikke ütött rést, mely szerint „a fuvarozó nem felelős, ha bizonyítja, hogy ő és alkalmazottai *minden szükséges intézkedést megtettek a kár elhárítása végett, vagy hogy azokat lehetetlen volt megtenniük*”.<sup>34</sup> Ez a formula hatást gyakorolt a hagyományos szárazföldi egyezményekre (pl. CMR 17. cikk 2. pont),<sup>35</sup> a Brüsszeli Egyezmény „kiváltására” tervezett Hamburgi Egyezmény,<sup>36</sup> a multimodális ENSZ Konvenció, s a Terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció<sup>37</sup> felelősségi rendszerében pedig tartalmilag is megjelent.<sup>38</sup> (A Rotterdami Egyezményről<sup>39</sup> a későbbiekben ejtünk szót.)

### 3.2. A kártérítés mértéke

A „háromosztatú” felelősségi struktúra második eleme a kártérítés mértékének korlátozása, amely valamennyi alágazat szerinti, belföldi és nemzetközi szabályozásban egyaránt érvényesül. Ezt csak a kiemelten hangsúlyos felelősségi mozzanatok: – *szándékosság, súlyos gondatlanság* – írják felül (lásd 3. ábra).

A kártérítés mértékének korlátozását – mint az előzőekben bemutattuk – alapvetően három tényező alakította, csiszolta ki.

<sup>34</sup> Igen sajátos rendelkezése az Egyezménynek, hogy a hajófuvarozó felelősségének megfelelően az ún. *navigációs hiba* is mentesítő oknak minősült.

<sup>35</sup> Olyan körülmény okozta, amelyet „a fuvarozó nem kerülhetett el és amelynek következményeit nem állott módjában elhárítani” (hivatalos fordítás).

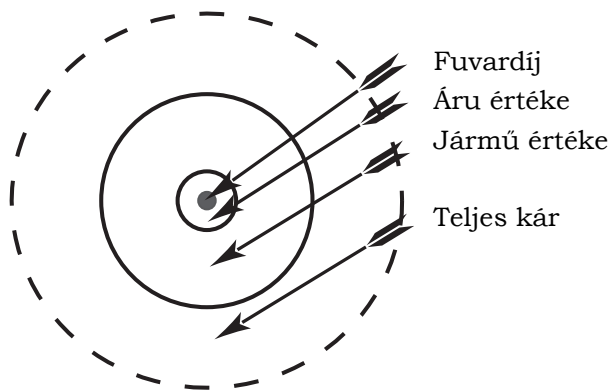
<sup>36</sup> United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978).

<sup>37</sup> United Nations Convention on the Liability of operators of transport terminals in international trade.

<sup>38</sup> A terminál „took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences”.

<sup>39</sup> United Nations Convention on Contract for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

Az első a fuvardíjjal (tehát a fedezettel) szembeállítható *kockázat*. Ezek egymáshoz viszonyított aránya kizárja azt, hogy a teljes kár fedezete a fuvarozó részéről kigazdálkodható, így a fuvarozás során keletkező kár az ő részéről megtéríthető legyen. Sőt, az is kimondható, hogy a teljes kárnak a fuvarozókra történő telepítése a közlekedés-szállítási iparág egészét ellehetetlenítené.



4. ábra. A fuvarozás során releváns kockázati mezők

Az sem mellékes, hogy a fuvarozás-szállítás iránti gazdasági igény az árutulajdonos oldaláról merül fel, s elsősorban az ő materiális *érdekét* szolgálja. Ráadásul a szállítmánybiztosítások az árutulajdonos részére mégiscsak adnak egyfajta kárpótlást.

A másik tényező – mint említettük – az *előreláthatóság korlátozott* volta, hiszen csak a küldemény (a szállított áru), illetve annak az értéke, a kockázat fedezetének oldaláról pedig a fuvarozót megillető „fuvar költség” (a fuvardíj és az áthárítható költségek) azok, amelyek a szerződéskötéskor – legalábbis hozzávetőlegesen – megismerhetők és kalkulálhatók. A modern szállítási rendszerekben, különösen a konténerizáció világában a küldeményfolyam valóságos, konkrét tartalma még ennyire sem ismerhető meg, hiszen az ezekben a hálózatokban egyedül lehetséges külsődleges vizsgálat nem ad lehetőséget arra, hogy a dolog funkciójára, rendeltetésére, így az általa hordozott kockázatra a fuvarozó rálátással bírjon.

Mindezekre tekintettel a kártérítés mértékét valamennyi szabályozás az áruküldemény értékére, illetve a csomagolási egységekre, vagy/és az árudarabok kg-ban meghatározott súlyára korlátozza, sőt a fuvar eszköz tulajdonosát tekintve is vannak ma is élő, a kártérítést korlátozó intézmények, így a tengerhajózásban magának a fuvar eszköznek az értéke<sup>40</sup> (ennek közvetlen előtörténete az *abandon intézményéhez kapcsolódik*).<sup>41</sup>

Amellett, hogy a kártérítés felső határa meghatározott, annak mértéke az egyes közlekedési alágazatok természeti környezetéből (közegéből) és az alkalmazott technológiából származó kockázat, veszély eltérő mértékéből eredően különböző. Ezt tovább színezi az adott közlekedési rendszerben (járműti-

<sup>40</sup> 1931. évi IV. tv. a tengeri hajók tulajdonosainak felelősségéről (Brüsszel, 1924).

<sup>41</sup> „Ordonnance touchant la marine” (1681).

pusban) szállítható árumennyiség s annak az alágazatra jellemző fajlagos költsége. Ez pedig a fuvardíj különbözőségében, tehát a kockázatviselő képességben tükröződik.

Az eltérés szinte nagyságrendi: a kártérítés mértéke általában az áru értékéhez igazodik, de a különleges kockázatot hordozó alágazatokban, elsősorban a tengeri szakaszt is magába foglaló továbbítási változatokban a mérték jelentősen alacsonyabb. Így a Hague-Visby Rules<sup>42</sup> szerinti kártérítési limit (maximum) 2 SDR/kg, a hasonló veszélyességű légi fuvarozás esetében a limit viszont 17 SDR/kg. Itt a veszélyességet, kockázatot a szállított áruféleségek magas értéke és a fuvardíj ugyancsak magas költségviselő képessége kompenzálja. A kevésbé kockázatos nemzetközi vasúti fuvarozás esetében ez az érték 17 SDR kilogrammonként,<sup>43</sup> a nemzetközi közúti fuvarozásban pedig 8,33 SDR/kg.

Mint az előzőekben arról említés történt, a kártérítés mértékének korlátozását jelentős mértékben az a tény indokolja, hogy a fuvarozó gazdasági kalkulációja lehetőségeit tekintve korlátos. Ennek korrekcióját teszik lehetővé viszont azok az évszázadok alatt kialakult, a kockázatok közlésének, megismerésének figyelemre méltó eszközei, amelyek révén a fuvarozó eldöntheti, hogy – akár magasabb díj fejében – a fuvarozást elvállalja, vagy sem. A szerződő felek magánautonómiájába tartozó ezen eszközök az *értékbevallás* és az *érdekbevallás*.

A *közös hajókár (general average)* viszont a kockázatmegosztásnak egy olyan történeti eszköze, amely az érdekközösséget *intézményesen* transzformálja át veszélyközösséggé. A Lex Rhodia de iactu mercium, mint a Mediterráneum „general law of the sea” ma is élő, föníciai eredettel bíró intézménye amellet, hogy a jog szerves fejlődésének talán legszebb bizonyítéka, a York-Antwerp Rulesban (melyet a Hague Protocol egészít ki) ma is tovább él, hasonlóan a magyar magánjog „szükséghelyzetének” intézményéhez.

A kártérítés mértékének korlátozását az előzőekben említett objektív mozzanatok indokolják, elsősorban a kockázat megosztásának életszerű követelménye. A kockázatmegosztás mellett – a fuvarozás területén is – előtérbe kerülhet, sőt dominánssá válhat a *felróhatóság* szempontja is, éspedig annak legsúlyosabb fokozata, a fuvarozó dolózus magatartása: a szándékos károkozás, valamint a súlyos gondatlanság. Ez esetben a prevenció szempontja háttérbe szorítja a kockázatelosztás, valamint a felelősség más elemeit, s lehetővé teszi a *teljes kár* érvényesítését, de kizárja a felelősség egyéb korlátozását is (ugyanúgy, mint a Ptk. 6:142. § (3) bek.<sup>44</sup> és a fuvarozás tekintetében a 6:268. § (1) bek.<sup>45</sup>, valamint a 6:270. § első mondata).<sup>46</sup>

---

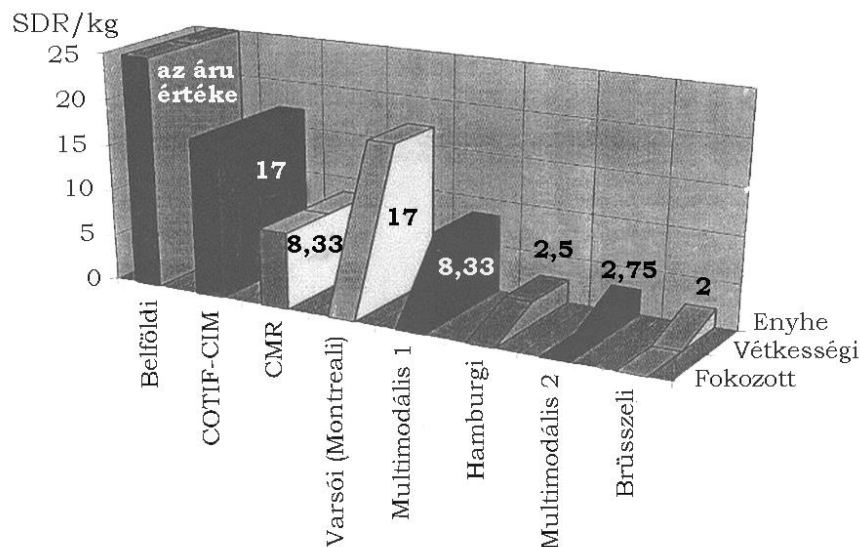
<sup>42</sup> A Brüsszeli Egyezményben a limit 100 font sterling volt, amelyet a Visby Protokoll 10 000 arany frank/csomagolási egységre, a Brüsszeli Protokoll pedig 2 SDR/kg-ra változtatott.

<sup>43</sup> Ez a mérték viszont aranyfrankból került átszámításra.

<sup>44</sup> „Szándékos szerződésszegés esetén a jogosult teljes kárát meg kell téríteni.”

<sup>45</sup> „A fuvarozó felelősségét kizáró vagy korlátozó kikötés akkor is semmis, ha az a fuvarozó által, súlyos gondatlansággal okozott károkra vonatkozik.”

<sup>46</sup> „A fuvarozási szerződés alapján támasztható igények – a szándékosan vagy súlyos gondatlansággal okozott károk kivételével – egy év alatt elévülnek.”



5. ábra. A fuvarozó felelősségének alakzata, illetve a kártérítési limit a különböző alágazati szabályozásokban

A fuvarozó „háromosztatú” felelősségének első két elemét egymásra vetítve a fentiekben említett, alágazati szabályozások szerinti különbözőségek rendkívül széles skálán tükröződnek vissza, amit a következő ábra mutat be. (Az egyik tengelyen a felelősségi alakzat, a másikon a kártérítési limit került feltüntetésre.)

Ezek a kiugró mértékű eltérések – az utóbbi évtizedek jogharmonizációs eredményei ellenére – az egyes szabályozások között még ma is fennállnak. Gyakran feltett kérdés, hogy ezek objektív körülmények hozadékai, vagy a különböző érdekcsoportok által ma is gátolt jogegységesítés korlátaiból erednek.

### 3.3. Sajátos igényérvényesítési processzus

A háromosztatú fuvarozói felelősségi struktúra harmadik elemét az *igényérvényesítés* sajátos szabályainak csoportja képezi. Az intézmény megkülönböztető sajátossága, hogy a folyamat egyfelől nagyon részletesen szabályozott, másfelől az egyes szakaszok meglehetősen strict határidőhöz kötöttek. Ennek – az előzőekben már részben érintett – okai a következők.

A fuvarozási szolgáltatás – különösen a nemzetközi árutovábbítás – *láncszerkezetű*, mind a kötelezetti oldalon, mind a fuvarozó és a fuvaroztató viszonylatában: az egyik szereplő tevékenysége nem csupán összefügg a másikkal, hanem annak gyakran előfeltétele. Ez igaz a felvevő, a tranzit és a kiszolgáltató fuvarozó, a fuvarozó és a terminál viszonylatában, de – különösen



a felvétel és a kiszolgáltatás szakaszában – a fuvaroztató és a fuvarozó együttműködése során is. Az egyes szereplők tevékenységének, közreműködésének, közrehatásának pontos elválasztása, elhatárolása ezért rendkívül jelentős, ami pedig az esetleges igények mielőbbi bejelentésével és dokumentálásával, valamint a bizonyítási eszközök megszerzésével és rendelkezésre tartásával biztosítható.

A modern fuvarszolgáltatás számosságát tekintve nagy tömegű, minőségét tekintve pedig fajlagos, szinte futószalagszerű tevékenység során valósul meg. Az ilyen szolgáltatás nagyszámú s hasonló ténybeli és jogalpból származó fuvaroztatói igényeket involvál, melyek értékelése és elsődleges „elbírálása” a fuvarozónál is szinte gépiesíthető ügyintézés tesz lehetővé, illetve szükségessé.

A hasonló, sőt azonos szolgáltatások – ugyanazon iparvágányról, közforgalmú rakodóterületről, terminálról naponta ugyanolyan áruféleségeknek egymástól semmiben sem különböző konténerekben történő elszállítása, illetve érkeztetése – szinte kizárja az emberi emlékezetet a bizonyítási eszközök közül. Emiatt különösen fontos a fuvar- és kísézőokmányok pontos nyilvántartása, gondos felhasználása, dokumentálása és megőrzése, különösen pedig az igényérvényesítést megalapozó dokumentumok („kereskedelmi jegyzőkönyvek” stb.) rendelkezésre állása.

A fuvarozó bizonyítási monopóliuma miatt a jogalkalmazók is fokozott pontosságot, rendszerezettséget és hitelességet várnak el, ami az eljárásban felhasználandó dokumentumok jellegét, hitelességét, kitöltésének, felvételének körülményeit, különösen pedig a dokumentálás és a felhasználás közötti idő-sáv minél rövidebb voltát teszi kívánatossá.

A részletesen szabályozott igényérvényesítési processzusnak van egy továbbbi, a szűken vett fuvarozási jogviszonyt meghaladó, a fuvarozás gazdasági rendeltetéséből következő indoka is. A fuvarozás, árutovábbítás ugyanis nem önmagáért való szolgáltatás: funkciója az ingók átruházása során a tulajdonjog elmozdulását követve a dolgoknak a felhasználás földrajzi helyére történő eljuttatása. A fuvarokmányok, kísézőokmányok és az esetleges igényérvényesítés dokumentumai emiatt nem csupán a fuvarozó és a fuvaroztató közötti igények szempontjából relevánsak, hanem a háttérjogviszony (pl. nemzetközi adásvétel) érdekeltjei jogviszonya aspektusából is. A fuvarlevél, fuvarkötvény stb. a nemzetközi fizetések (például az akkreditív) hiteles okmányai, s azok alapján történik meg az áru ellenértékének megfizetése, s ellenkezőleg, a hitelességét illetően kételyeket támasztó vagy tényleges szerződésszegést dokumentáló okmány, például a *fault bill of lading*, akadály lehet a teljes szállítmány ellenértéke megfizetésének. Az adásvétel szempontjából a *fuvarparitás* ugyancsak különös jelentőséggel bír, mert bizonyos, a fuvarozáshoz kapcsolódó mozzanatokhoz kötik a kereskedelmi szokványok (INCOTERMS) értelmében a kárveszély átszállásának megtörténtét. Az alábbiakban áttekintésre kerülő rövid határidők ebből a szempontból is fontosak.

Mindezekből következően az igényérvényesítési processzus szinte valamennyi alágazati szabályozásban részletesen szabályozott s az általánoshoz képest rövidebb időhatárhoz kötött, sőt a határidők egy része jogvesztő jellegű. Maga az igényérvényesítés általában három szakaszt ölel fel: az igény dokumentálása („fenntartás”), a formalizált előzetes igénybejelentés („felszólamlás”) s ultima ratióként a bírói út. A felhasználható dokumentumok gyakran

ugyancsak formalizáltak, s hitelességüket illetően is fokozott követelmények közé szorítottak.

A „rég” Ptk.<sup>47</sup> az átvételkor (és a kiszolgáltatáskor) felismerhető árukár esetében *haladéktalan* igénybejelentést írt elő, melynek elmulasztása *jogvesztéssel* járt, s rendkívül rövid, 3 napos határidőt szab meg arra az esetre is, ha a kár az átvételkor nem volt felismerhető. Hasonló a helyzet a nemzetközi szabályozásokban is, pl. a CMR szerint a kereskedelmi jegyzőkönyv (kárjegyzőkönyv) felvételére 7, a Hamburgi Egyezmény esetében 15 nap áll rendelkezésre.

A fuvarozási szerződés alapján támasztható igények *elévülési ideje* – kivéve a szándékos és súlyosan gondatlan károkozás esetét – minden alágazati szabályozásban az általános elévülési időnél jelentősen rövidebb: a Ptk., a CMR és a COTIF-CIM szerint 1 év, a Varsói Egyezmény, a Hamburgi Egyezmény, a Multimodális ENSZ Konvenció, a terminálok felelősségéről szóló ENSZ Konvenció és a Rotterdami Egyezmény esetében 2 év.

Valamennyi fuvarjogi szabályozással szemben viszont az új Ptk. az igényérvényesítés tekintetében meglehetősen „takarékos”: csupán az elévülési idő tekintetében tartalmaz rendelkezést.<sup>48</sup> (A fuvarozónak a fuvardíjra és indokolt költségeinek biztosítására rendelkezésre álló törvényes zálogjog<sup>49</sup> terjedelmét viszont – indokoltan – kiterjeszti, s a fuvarozónak a feladóval szemben fennálló, más fuvarozási szerződésből származó követelésére is vonatkoztatja. Bevezeti az ún. „kereskedelmi ésszerűség”<sup>50</sup> fogalmát, és több helyen köti a fuvarozói kötelezettséget [feladó általi] biztosíték adásához.)

Úgy látszik tehát, hogy az új Ptk. a nemzetközi viszonylatban általános és a korábbi magyar jogban is részletesen regulált igényérvényesítési processzust (eljárási módját, határidőket, dokumentumok formáját és tartalmát stb.) rábizza a szerződő felekre, *vagy talán a „mondat befejezését” Ptk.-n kívüli jogi szabályozásra bizza?*

## 4. Oldás és kötés

### 4.1. A kontraktuális és a fuvarozói kárfelelősség közeledése

Mint az előzőekben bemutattuk, a fuvarozói felelősség fejlődési ívének valamennyi szakaszában állandó elem az „objektív felelősség” gondolata. *A feltétlen helytállás először a vis maior határáig redukálódott (vagyis felelősséggé*

---

<sup>47</sup> Ptk. 504. §.

<sup>48</sup> Ptk. 6:270. §.

<sup>49</sup> Ptk. 6:267. §.

<sup>50</sup> Ptk. 2:264. § (2) bek.

szelídült), majd a kár okozásában rendszerint főszerepet játszó további tényál-lásmezők kerültek „leszeletelésre”,<sup>51</sup> végül pedig – a Varsói Egyezmény formu-lájának megszületését követően – néhány új szabályozás már a káreseményt előidéző körülmények (*events, occurrences, circumstances etc.*), valamint azok következményeinek (*consequences*) megelőzését szolgáló ésszerű intézkedést jelöli meg mentesítő tényező gyanánt<sup>52</sup> (anélkül, hogy azt tételesen nevesíte-né). A Rotterdami Egyezmény viszont azon tapasztalat birtokában, hogy e konstrukció a Konvenciók megalkotásától eltelt több mint negyedszázad alatt sem ment át a gyakorlatba, lényegében visszatért a Brüsszeli Egyezmény fele-lősségi struktúrájához.

A fuvarozó kárfelelősségének mezője tehát mindegyik korszakban túlnyúlik a római jogban kicsiszolódott „*prudens et diligens pater familias*” gondossági mércéjén ugyanúgy, mint a modern jog más megfogalmazásban, de valójában erre a zsinórmértékre hajazó *vétkességi* felelősségi formációjának határain. Kiterjed tehát egy olyan tényállásmezőre is, amely a vétkességi felelősség zó-nája „feletti”, de a *vis maior* sávja „alatti” kockázati halmazt közvetíti a felelőségi struktúrába.

Emögött pedig – a *pacta sunt servanda* általánosabb elvének természetes érvényesülése mellett – több sajátos s *így együtt* csak a fuvarozás életviszo-nyaiban érvényesülő „valóságalem” húzódik meg.

## 4.2. A custodia mint felelősségi többletelem

A „valóságalemek” egyike a fuvarozó fokozott megőrzési kötelezettsége, a custodia, amely tényállásmezőjének „történései” elvileg még befolyásolhatók, megelőzhetők, de az elvárható gondosság mellett – szinte rendszerszerűen – mégis bekövetkezhetnek. A mai fuvarozói felelősség gyökérzetének egyik ága tehát a római jogi custodia-felelősség mélyrétegébe nyúlik, melynek tartomá-nyában a „történések” egy hányada csak korlátozott mértékben befolyásolható aktív magatartással, nagyobb részét illetően csak a megelőzés jöhet szóba mint a *felróhatóságnak*, vagyis a társadalmi magatartás befolyásolásának – itt meglehetősen korlátozott – eszköze. A felelősség „sejtmagvát” tehát a *kockázat* képezi, s csak kisebb súlyt képvisel a struktúrában a felróhatóság.

Azzal, hogy az új Ptk. a polgári jogi kárfelelősségi rendszerben különválasz-totta, és az alaprendelkezéseket illetően eltérő alapokra helyezte a deliktuális és a kontraktuális kárfelelősséget, s az utóbbit a „felelősségi skálán” ugyan-csak a vétkességi felelősség „fölé” s a veszélyes üzemi felelősség „alá” (de még az objektív felelősség sávjába) helyezte, *megszűnt az az éles határvonal, amely*

---

<sup>51</sup> Pl. régi Ptk. 501. §.

<sup>52</sup> A CMR és a COTIF-CIM a fuvarozó általi megelőzés lehetőségéről beszél, a legújabb szabályozások viszont már általános alanyt használnak, és az elvárhatóság mércéjét az *ésszerűség* fogalmával határozzák meg: „could reasonably be required to avoid”.

*a magyar polgári jogban a korábbi egységes, vétkességi alapú kárfelelősség és a fuvarozói felelősség között húzódott.*

Az új szabályozás a kontraktuális kárfelelősséget tehát – hasonlóan a fuvarozói felelősség konstrukciójához – a hagyományos vétkességi felelősségi logika (*a károkozó magatartás értékelése*) helyett a *szerződésszegés tényére alapítja*, így a prevenció funkcióját az üzleti viszonyokban felmerülő *kockázatok elosztásának* (telepítésének) szempontja váltja fel. Az üzleti kockázat vállalása, amely egyfajta komplex – gazdasági, jogi, technológiai – kalkuláció, a lehetséges külső és belső kockázatok és azok fedezeti forrásai összevetésének eredménye, s amely végeredményként egy tudatos, átgondolt szerződéses kötelezettségvállalás formáját ölti.

Ennek a felelősségi formációnak következő a működési logikája:  $\Rightarrow$  *szerződésszegés*  $\rightarrow$  *kár*  $\rightarrow$  *mentesítő „körülmeny” hiányának (vagy meglétének) megállapítása*  $\rightarrow$  *kárfelelősség (mentesülés)*<sup>53</sup> $\leftarrow$

Ez a konstrukció közel áll a tradicionális fuvarozói felelősség rendszeréhez, melynek logikai lánc a következő:  $\Rightarrow$  *a küldemény károsodása*  $\rightarrow$  *mentesítő okok hiányának (vagy meglétének) megállapítása*  $\rightarrow$  *kárfelelősség (mentesülés)*  $\leftarrow$

Mindkét formációban azonos, hogy a jogellenes magatartással történő *okozás* helyett a károsodás (a szerződésszegés) *objektív ténye* a kiindulópont, s a szerződéses magatartás értékelése helyett a *mentesítő okok hiányának* vagy *meglétének* a *megállapítása* alapítja meg vagy zárja ki a felelősséget. Értékelő mozzanat csak a szillogizmus második fázisában, a *mentesítő okok körében*, a *kár bekövetkeztét kiváltó körülmények* (és a lehetséges kár) *előrelátásának, megelőzésének, illetve a következmények elhárításának lehetősége és elvárhatósága* vizsgálata során *jelenik meg*.

Ezek a kimentő okok, vagyis a szerződésszegést (a fuvarozás esetében a károsodás konkrét tényét) előidéző *„körülmenyek”* ebből következően a megelőzés, illetve a kármegelőzés, kárcsökkentés mozzanatahoz, illetve annak *lehetőségéhez* tapadnak. Mind a két felelősségi formációban érvényesül a *pacta sunt servanda* elv s az ehhez kapcsolódó kockázatnak a kötelezettre háritása, viszont a fuvarozói felelősségben – mint az előzőekben arra utaltunk – több, sajátos, egyedi, speciális vonás is kifejeződik.

Ezen tényezők a fuvarozás felelősségi viszonyait egyrészt megkülönböztetik az általános kontraktuális felelősségi viszonyoktól, de azon szerződések megszegésével okozott kártérítési struktúrától is, amelyben a custodiának ugyancsak szerepe van (letét, raktározás). Ezek a következők: *a veszélyforrások extrém szerepe*, továbbá *a kockázat és a kockázat fedezetének* (a fuvardíjnak) nagyságrendi méreteket elérő, súlyos *aránytalansága*.

---

<sup>53</sup> Ezzel szemben a szubjektív felelősség a *jogellenes magatartás*  $\rightarrow$  *kár bekövetkezése*  $\rightarrow$  *a magatartás értékelése*  $\rightarrow$  *kárfelelősség* (mentesülés) logikai sorrendet követi.

### 4.3. Extrém veszélyforrások

Az előzőekben bemutatott sajátos *veszélyforrások* legfontosabbjai: a helyváltoztatásból eleve adódó, a továbbítási technológiából származó óhatatlan behatások, a fuvarteljesítmény sokszereplős, láncszerűen realizálódó jellege, a szolgáltatás tömegszerűsége és fajlagossága, a sajátos belső tulajdonságokkal bíró küldemények „önmagukra való” veszélyessége. Ebben a természeti-környezeti-technológiai közegben a fuvarozó befolyásolási, megelőzési, elkerülési lehetősége („ellenőrzési kompetenciája”) igen nagy mértékben korlátozott, s van egy olyan sáv is, amelyben a fuvarozó befolyásolási lehetősége lényegében kizárt.

Ráadásul ezek a kockázati elemek *a maguk konkrétságukban a szerződéskötés időpontjában* nem vagy csupán absztrakt lehetőségként kalkulálhatók, de még *a kár konkrét felmerülte pillanatában* is váratlanul, vagy/és elháríthatatlanul bukkannak fel. Ezt a jelenséget – ebből a szempontból is – tovább mélyíti a már említett ún. *receptum helyzet*, vagyis a felek közötti bizonyítási aszimmetria.

Ezek a specifikumok amellet, hogy ráarakódnak az általános kontraktuális kárfelelősség építményére, közlekedési alágazatok szerint is eltérő súllyal jelennek meg, és – egyes részleteikben – eltérő felelősségi struktúrát involváltnak.

A különböző közlekedési alágazatokhoz kapcsolódó felelősségi formulák tehát – *az egységes alapok mellett* – számos elemükben eltérnek. A hagyományos szárazföldi változatok az „objektív” felelősségi struktúrát tisztán követik (nemzetközi közúti, vasúti fuvarozás), viszont azon közegekben, amelyekben az emberi erőt lenyűgözni képes erőhatások nagyobb szerepet játszanak (tengeri és légi fuvarozás), a felróhatósági mozzanatok is (de nem az okozás, hanem a *megelőzés területén*) hangsúlyosabban megjelennek. Önálló felelősségi formációt közvetít a Brüsszeli Egyezmény, mert a *tengerképesség és a rakományképesség* tekintetében tiszta gondossági (vagyis vétkeességi) mércét alkalmaz,<sup>54</sup> viszont az egyéb károk tekintetében az említett „szalámitaktika” érvényesül.<sup>55</sup> Ebben a struktúrában egymás mellett él tehát a „szubjektív” és az „objektív” felelősség.

A továbbiakban „utalásszerűen” néhány további, sajátos felelősségi mozzanatra világítunk rá.

A tradicionális fuvarjogi szabályozások (a vis maior fogalma kiváltásának szándékával) a felelősség felső határát a múlt század közepétől ahhoz kötik, hogy a fuvarozó bizonyítsa, hogy „az elveszést, a megsérülést vagy a késedelmet ... olyan *körülmény* okozta, amelyet a *fuvarozó* nem kerülhetett el, és

<sup>54</sup> A fuvarozó alapvető kötelezettsége, hogy a tengeri út megkezdése előtt *rendes gondossággal* járjon el, azaz biztosítsa a hajó tengerképességét már a fuvarozás megkezdése előtt. Ennek körében köteles a hajót hajózásra alkalmas állapotba helyezni (hajózási képesség); a hajót kellően felszerelni (utazási képesség), személyzettel és élelemmel ellátni; az áru tárolására használt hajótérket pedig a rakomány befogadása, szállítása és megóvása céljából tiszta és jó állapotba helyezni (rakományképesség).

<sup>55</sup> Lásd 30. lábj.

amelynek következményeit nem állott módjában elhárítani” (CMR, COTIF-CIM).

Ettől nem áll messze a Ptk. 6:142. § második mondata, amely a kontraktuális kárfelelősség körében az exculpatio feltételül azt szabja, hogy a szerződésszegést előidéző *körülmény*

- a szerződésszegő ellenőrzési körén kívül essék,
- a szerződéskötés időpontjában ne legyen előre látható,
- és a körülmény, valamint a kár ne legyen elhárítható.

A két formáció azonban jelentős tartalmi különbséget mutat: amíg a Ptk. egy *objektívizált* elvárhatósági szintet határoz meg, addig ez a fuvarjogi formula a *fuvarozótól elvárható* követelményt fogalmazza meg. (A következetes nemzetközi bírói gyakorlat a jogszabályi megfogalmazás ellenére a „culpa in concreto” helyett azonban egy igen magas és objektívizált elvárhatósági mércét alkalmaz.)

Az utóbbi időszak jogfejlődésének eredményeként (a Varsói Egyezmény formuláját alapnak tekintve) az új tengerjogi – ide értve a terminálokat is – jogforrások (ENSZ konvenciók) egyrészt a mentesülést a megelőzés lehetősége és elvárhatósága helyett az *elvárható intézkedés* megtételéhez kötik, másrészt mellőzik a mentesítő okok *tételes felsorolását*, s egyetlen, az egyes konvenciókat illetően csak bizonyos részletekben különböző, de alapvetően azonos tartalmú *generálklausulát* alkalmaznak.<sup>56</sup>

A terminálok felelőségéről szóló ENSZ Konvenció rendelkezése<sup>57</sup> szerint az operátor felel a küldeményben keletkezett vagy a határidő túllépése folytán keletkezett kárért, „*kivéve, ha bizonyítja, hogy megtett minden ésszerűen elvárható intézkedést a körülmény és annak következményei megelőzése érdekében.*”

Mint említettük, ez a klauszula is – látszólag – közel áll a Ptk. kontraktuális kárfelelősségi formulájához (ami nem meglepő),<sup>58</sup> valójában azonban két igen jelentős elemében különbözik.

Egyrészt az *ésszerűség* fogalmával operál, s ezzel szükségtelessé teszi az előreláthatóság s az ellenőrzési kompetencia stb. kiemelését, mert ésszerű intézkedés lehetősége csak a fuvarozó rendelkezési kompetenciáján belül s olyan körülményre vonatkozóan lehetséges, amely előre látható. Ez a megoldás több mint elgondolkodtató: talán a Ptk. felelősségi rendszerének is hasznos eleme lehetett volna.

---

<sup>56</sup> Hamburgi Egyezmény, Multimodális ENSZ Konvenció, terminálok felelőségéről szóló ENSZ Konvenció.

<sup>57</sup> The operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in handing over the goods, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place during the period of the operator’s responsibility for the goods as defined in article 3, unless he proves that he, his servants or agents or other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

<sup>58</sup> A Ptk. revíziója során alapul vett Bécsi Vételi Egyezmény előkészítése ugyanúgy az UNCITRAL-hoz kapcsolódik, mint a jelzett konvencióké.

Másrészt ezen konstrukciókban – minőségileg új fejleményként – a fuvarozótól egyfajta aktív cselekvést, *intézkedést* követel meg mentesítő tényező gyanánt a károkozó körülmények tekintetében.

Ezzel egyébként, mint említettük – a gyakorlati élet nyomásának engedve – a legújabb tengerjogi konvenció, a Rotterdami Egyezmény radikálisan szakított.<sup>59</sup>

#### 4.4. A kártérítés mértéke – kártérítési limit

A fuvarozói felelősség alapjának változásaival párhuzamosan a kártérítés mértéke is egyre korlátozódott, s mind világosabban a küldemény mennyiségéhez, értékéhez (közvetetten tehát a fuvardíjhoz) igazodott. Ennek indoka – mint korábban említettük – a *fuvarozó kockázatviselési képességének korlátozott voltában keresendő*, hiszen annak forrása kizárólag a fuvardíj. Ezzel szemben a kockázat érinti a nála jelentősen értékesebb küldeményt, a további nagyságrendi fokozatot képviselő járművet és közlekedési pályát, nem beszélve a közvetett károk szinte végtelen halmazáról.

Ráadásul ezek – részint az előző pontban említett külső veszélyforrások, részint a modern, esetenként globális szállítási rendszerek terjedelme, bonyolultsága miatt – átláthatatlanok, előre sokkal kisebb mértékben kalkulálhatók, mint bármely, helyhez kötött szolgáltatást nyújtó szerződéses kapcsolat esetében ez megszokott. Ennek szükségszerű leképeződése a *korlátozott mértékű kártérítés elve*.

Ugyanakkor, mint azt bemutattuk, a ma már gyakorta különösen értékes küldemények továbbítása miatt a fuvarozó felelősségének a küldemény értékére történő korlátozása sincs arányban a fuvarozó kockázatviselő képességével, ezért a szabályozások kártérítési limitet (maximumot) határoznak meg, amely a küldemény súlyához, illetve az egyes rakodási egységekhez (parcels) kötődik. (A kártérítés mértékének és a fuvardíjnak az arányosságát a felek olyan intézményesített, szerződési autonómiájuk körébe tartozó eszközökkel is biztosíthatják, mint az érdekevallás és az értékbevallás.)

Az új Ptk. az ún. „*tapadó kár*”,<sup>60</sup> vagyis a szolgáltatás tárgyában (így közvetett tárgyában is) keletkezett kár megtérítése kötelezettségének előírásával nagy lépést tett a tradicionális fuvarjogi konstrukcióhoz, amely a *küldeményben keletkezett károkra* koncentrálja a fuvarozó kártérítési felelősségét, pontosabban ahhoz közi annak mértékét. (Jelentős különbség azonban, hogy az egyéb szerződéstípusoknál a „*tapadó kár*” ennél jelentősen szélesebb lehet, sőt az gyakorta egyáltalán nem a szolgáltatás *közvetett tárgyában* keletkezik.)

---

<sup>59</sup> Rotterdami Egyezmény Article 17., Basis of liability.

<sup>60</sup> Ptk. 6:143. § (1) bek.: „Kártérítés címén meg kell téríteni a szolgáltatás tárgyában keletkezett kárt”.

Az egyéb károk (*vagyis a teljes kár*) megtérítésének feltételül megfogalmazott *előreláthatósági követelmény*<sup>61</sup> – legalábbis alapgondolatát illetően – szintén egybevág a hagyományos fuvarjogi felfogással. Ha ugyanis a szerződéskötéskor a fuvarozás körében rendszerszinten jelen levő *absztrakt veszéllynél* konkrét károsodás lehetősége reálisan előre látható, s ennek ellenére a fuvarozó a küldeményt felveszi és továbbítja, magatartása *ab ovo súlyos gondatlanságnak* minősül: amely pedig a fuvarjog szerint is a teljes kár megtérítésének kötelezettségét vonja maga után. A két tényállás elválasztása, vagyis az absztrakt és a konkrét veszély, illetőleg annak jellege és mértéke a fuvarozás praxisában azonban „mozgó célpont”: felismerésének elvárhatósága korlátos, még bekövetkeztének konkrét szakaszában is. A teljes kár megtérítésének kötelezettsége emiatt a gyakorlatban valószínűleg kivételszámba megy a jövőben is.

## 5. Korrektúra

### 5.1. „Új idők új dalai...”

Az új Ptk. azzal, hogy a szerződésszegéssel okozott károk tekintetében leszámolt a felelősségi elméletet uraló vétkességi elv dominanciájával, és visszahelyezte a kontraktuális kárfelelősséget abba a tartományba, melynek materiális „sejtmagva” a szerződő felek üzleti érdekeinek és tudatos kockázatvállalásának megjelenítése, megkérdőjelezte a szerződésszegés „szubjektív jogkövetkezményeinek” tankönyvi megfogalmazását is.

Visszatért a valóság talajára, s egyúttal a tudományos érdeklődés középpontjába emelte azt a felelősségelméleti „senkiföldjét” is, amely a vétkességi és a veszélyes üzemi felelősség tartománya közé esik.

Ennek a felelősségi „sávnak” a magyar jogban eleddig a fuvarozói felelősség volt a legismertebb s – gazdaságilag és felelősségelméletileg is – talán a legjelentősebb „bejelentett, állandó lakója”. Az új kontraktuális kárfelelősségi rendszer „személyében” azonban igen fajsúlyos „társbérlore” (helyesebben „főbérlore”) lelt.

Mindkettő közös jellemzője, hogy az ellenérték fejében teljesített szolgáltatás során óhatatlanul megjelenő rizikót, illetve annak kalkulálhatóságát állítja a felelősség centrumába, a felróhatóságot csak másodlagosan, inkább a megelőzés oldaláról építi be a felelősségi struktúrába. Ez „jogtechnikailag” abban

---

<sup>61</sup> 6:143. § (2) bek.: „A szerződésszegés következményeként a jogosult vagyónában keletkezett egyéb károkat és az elmaradt vagyoni előnyt olyan mértékben kell megtéríteni, amilyen mértékben a jogosult bizonyítja, hogy a kár mint a szerződésszegés lehetséges következménye a szerződés megkötésének időpontjában előre látható volt.”



tükröződik vissza, hogy a *szereződésszegés (károsodás) ténye* megalapítja a kárfelelősséget s azokat a tényálláscsoportokat, amelyek kockázatait a jogalkotó *nem* a szerződészegő félre kívánja háritani, mintegy „leszeleteli” az objektív helytállás végtelen tényállásmezejéből (*objektív felelősség*).

A két formációt azonos materiális alapjuk, s a „jogtechnikai” (szabályozás-módszertani) jellemzők nem csupán az egymásmellettség, hanem az általános és a különös viszonyának kapcsolatrendszerébe helyezik: *a fuvarozói felelősség a kontraktuális kárfelelősségnek egy saját történetiségen alapuló altípusa*.

A két formáció azonban markáns megkülönböztető jegyeket is hordoz „belső és külső” logikáját s materiális alapjait tekintve egyaránt.

Mint az előzőekben összefoglaltuk, a fuvarozási szerződésen alapuló viszony – témánk szempontjából – legfontosabb differencia specificációja a *custodia* elem, a szolgáltatás kockázatait s az azok fedezetét képező fuvardíj extrém *aránytalansága*, valamint a fuvarozás természetes közegét jelentő *külső veszélyforrások* markáns jelenléte. Ezek indokoltá teszik, hogy a fuvarozási szerződés szabályozása önálló helyet kapjon a szerződési jog rendszerében, s a fuvarozói felelősség szabályozása valóban tükrözze vissza azokat a sajátosságokat, amelyek megkülönböztető jegyeit képezik.

Ezek a követelmények az új szabályozásban csak részben teljesülnek. Számos előremutató szabályozási elem mellett az új Ptk.-ban a fuvarozási szerződés csak a vállalkozás egyik altípusának státuszát „élvezi”, s a XXXVIII. fejezet rendelkezései a fuvarozási szerződésen alapuló életviszonyok sajátosságait sok tekintetben egyáltalán nem tükrözik vissza, a fuvarozói felelősség szabályai helyén pedig csak egy átgondolatlan operáció révén keletkezett új tátong.

A korrekció elkerülhetetlen.

## 5.2. Dilemmák

A magánjogi kódex hosszú távú stabilitása olyan alapvető érték és érdek, amely átfogó revíziót – még egy szimpla fejezet tekintetében sem – tesz indokoltá.

Korlátozott terjedelmű, részleges módosításra is csak „kodifikációs műhiba” adhat indokot.<sup>62</sup>

A dilemma – az előzőekben kifejtettekben kitétszően – az, hogy néhány olyan feszültség terheli a fuvarozási szerződés jelenlegi szabályozási rendszerét, amely – az egyes részletszabályok módosítása, kiegészítése, újabb beépítése mellett – szabályozásszerkezeti változtatásokat is igényel.

A fuvarozási szerződésről szóló fejezet „takarékos” szabályozása (illetve az egyes, valójában az összes jogintézményt érintő változtatás) miatt megszűnt

---

<sup>62</sup> Pl. a 6:268. § (2) bek. második mondatának ama kitétele, mely szerint „a fuvarozó felelősségére e fejezet rendelkezései irányadóak” – holott a tényleges felelősségi szabályok a Ptk. végleges szövegéből egy sebészeti művelet eredményeként kimetszésre kerültek.

a Ptk.-nak az a „tömegvonzása”, amely azokat a „szatellit” jogszabályokat<sup>63</sup> „működési pályán tartotta”, amelyek a közlekedési alágazatok szerint fogalmazzák meg az adott fuvarozási mód részletszabályait, így azok talajt vesztenek.

A kódex – egyébként elegáns – szabályozási technikája nem minden elemében alkalmas a fuvarozás tömeges, fajlagos, futószalagszerű szolgáltatásaihoz kapcsolódó életviszonyok gyakorlathoz, rugalmas regulálására. A többrétegű, „káposztalevél”-szerűen egymásra boruló szabályozási rétegek kiszűrnek ugyan az ismétléseket, azonban a vulgáris gyakorlat számára azok áttekinthetetlenek, követhetetlenek, így alkalmazhatatlanok.

A fuvarozás globálissá válása következtében a magyar gazdaságot érintő fuvarozási, szállítmányozási és logisztikai szolgáltatások túlnyomó többsége nemzetközi elemet is hordoz, ennek következtében a kollíziós magánjogi szabályok közvetítésével mind a tényleges gyakorlatban, mind a felmerülő jogvitákban a magyar jog gyakran alkalmazásra kerül. Ez megköveteli a megfelelő szintű szabályozási harmonizációt, különösen pedig az áttekinthetőséget, s a szabályozási komplexitást.

Ugyanakkor a korszerűre hangolt Ptk. – az előzőekben jelzettek ellenére – mégis megfelelő alapot, hátteret biztosít a fuvarozási életviszonyok komplex szabályrendszerének kialakításához, melyet teljessé tehet az *általános szerződési feltételek* ma már évtizedes gyakorlata és korszerű szabályrendszere. Ez a körülmény az előzőekben említett dilemmákat részben feloldja, néhány alapkérdés azonban továbbra is nyitott.

Az első kérdés nem a korrekció szükségessége, hanem a *szabályozási szint* meghatározása. Mivel az új kódex jelentős mérvű módosítása nem jöhet szóba, ezért csak olyan, a hierarchiában magas szintű jogforrás – törvény vagy kormányrendelet – megalkotására kerülhet sor, amely komplex jellegű s a szűken vett fuvarozási szerződést meghaladó szabályozási tárgyakat is felöleli (kiterjed tehát a fuvarozás valamennyi alágazatára, a „charter” jellegű szolgáltatásokra s a logisztikai szolgáltatásra is). Ez lehetővé teszi azoknak a jelenlegi kormányrendeleteknek a kivezetését is, amelyek ma a közúti, a vasúti és a légi fuvarozás életviszonyainak részletes szabályait foglalják össze.

A szabályozási struktúra következő szintjét – az alágazati szintre lebomló, az egyes szolgáltatók vagy érdekképviseletek által megalkotandó – *általános szerződési feltételek* (pl. üzletszabályzatok) képezhetik, amelyek a komplex, állami szabályozást lebontják, s az ahhoz kapcsolódó speciális részletszabályokat közvetítik – a megfelelő garanciális szabályok mellett – a fuvarozási jogviszonyokba.

Ami választott témakörünket illeti, e helyt csupán néhány – részleteket mellőző – alap gondolat felvetésére vállalkozunk.

A megalkotandó törvény vagy kormányrendelet centrumát a fuvarozói felelősség olyan rendszerbe foglalása képezheti, amely ötvözi az általános kontraktuális felelősség új szabályait, az utóbbi évtizedekben megszületett nemzetközi fuvarjogi megoldásokat és a magyar szabályozási előzményeket.

Nélkülözhetetlen a *fuvarozói kártérítési limit jogszabályi regulálása* s annak a nemzetközi, alágazati szinten kialakult mértékhez történő illesztése, követve

---

<sup>63</sup> KÁSZ, VÁSZ, LÁSZ.

azt a rétegződést, amely a „locatio”, az áru megsérülése és elveszése, továbbá a határidő-túllépés révén keletkező kár csoportokban jelenik meg.

A fuvarszolgáltatások tömegszerű, fajlagos jellegű, monoton árutovábbítási rendszerekben történő teljesítéséből szükségszerűen következő *igényérvényesítési eljárásoknak és határidőknek* a részletes szabályozását – alapvonalaiban – ugyancsak jogszabályba célszerű foglalni, amely így nem csupán a fuvarozási, hanem az ún. háttérjogviszonyokban (pl. adásvétel) is garanciája lehet egy magasabb szintű jogérvényesítési biztonságnak.

*Az új Ptk. követ dobott tehát az állóvízbe, s az új lehetőségek felkínálása mellett a jogalkotó, a jogalkalmazók és a jogtudomány művelői számára is számos izgalmas, vitára ingerlő olyan témát szolgáltat, mint a tanulmányban felvetett – s a szerzőtől is – továbbgondolást igénylő gondolatsor.*

*A mondat tehát továbbra is befejezetlen.*

## Felhasznált irodalom

- BACZONYI ZOLTÁN – ISÉPY ISTVÁN – UHLYARIK GYÖRGY: *Árufuvarozási jog*. Budapest, 1977, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- EÖRSI GYULA: *Kártérítés jogellenes magatartásért*. Budapest, 1958, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- EÖRSI GYULA: *A polgári jogi kártérítési felelősség kézikönyve*. Budapest, 1966, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- FÖLDI ANDRÁS: *Kereskedelmi jogintézmények a római jogban*. Budapest, 1997, Akadémiai Kiadó.
- FÖLDI ANDRÁS – HAMZA GÁBOR: *A római jog története és intézményei*. Budapest, 1996, Nemzeti Tankönyvkiadó Rt.
- ISTVÁNYFI LÁSZLÓ: *A légi fuvarozásra vonatkozó nemzetközi és magyar jogszabályok*. Budapest, 1944, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda.
- KOVÁCS MIKLÓS – MAJTÉNYI LÁSZLÓ – SZALAY GYULA: *Tengeri fuvarjog*. Győr, 1991, Universitas-Győr Kft.
- KRESKAY FERENC: *A fuvarozó felelőssége a Brüsszeli Egyezmény alapján*. Kandidátusi értekezés. 1996.
- MAJTÉNYI LÁSZLÓ: *Tengeri fuvarjog*. Budapest, 1986, Tankönyvkiadó.
- SIKLÓSI IVÁN: *A custodia-felelősség néhány kérdése a római jogban*. Budapest, 2009, Publicationes Instituti Iuris Romani Budapestinensis.
- SIKLÓSI IVÁN: *Custodia-felelősség és damnus ab alio iniuria datum a klasszikus római jogban*. In SZOBOSZLAI-KISS KATALIN – DELI GERGELY szerk.: *Tanulmányok a 70 éves Bihari Mihály tiszteletére*. Győr, 2013, Universitas-Győr Nonprofit Kft.
- SZALAY GYULA: *A fuvarjog alapjai*. Győr, 2008, Universitas-Győr Nonprofit Kft.
- VÉKÁS LAJOS: *Szakértői javaslat az új Polgári Törvénykönyv tervezetéhez*. Budapest, 2008, Complex Kiadó.