
Az elveszett áru és annak típusai a CMR egyezményben és a vonatkozó joggyakorlatban

Jezerniczki Katalin*

1. Az elveszett áru és annak típusai a CMR egyezmény tekintetében

a „Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről” szóló, 1956. május 19-én Genfben aláírt egyezmény¹, valamint az azt módosító 1978. július 5-én, Genfben aláírt Jegyzőkönyv² (továbbiakban: CMR egyezmény) nem egy fejezetben belül nevesíti az elveszett árukra vonatkozó szabályokat az egyezményben belül.

A CMR egyezmény valószínűleg azért nem egy helyen tárgyalja a két elveszett áru típusra vonatkozó szabályozást, mivel a 8. cikkre vonatkozó szabályok a fuvarlevél tartalmi elemeinek körében átláthatóbbá teszik a fuvarlevél egyes tartalmi elemeinek hiányossága esetén alkalmazandó jogkövetkezményeket, azonban ez a fajta elrendezés, nem teljesen teszi egyértelművé, hogy a CMR egyezményben nemcsak a 8. cikk, hanem a 20. cikk esetén is viszonylag ugyanarról az elveszett áruval beszélünk. Így fontosnak tartom kiemelni azt a tényt, hogy a CMR egyezményben, mind a 8. cikkben és ezzel szoros kapcsolatban álló 9. cikkben, mind a 20. cikkben találunk az elveszett árukra vonatkozó rendelkezéseket. Bár ugyanarról az elveszett áruval beszélünk mégis csak egyfajta elhatárolást érdemes tenni, a 8-9. cikkben és a 20. cikkben megfogalmazott elveszett áru tekintetében.

A 8. cikk 1. pont a) alpontja szerint a fuvarozó az áru átvételekor ellenőrizni tartozik az áru darabszámát, jelét és sorszámát és ezen adatoknak a fuvarlevélbe bejegyzett adatokkal való pontosságát. Abban az esetben, ha a fuvarozónak nincs megfelelő módja arra, hogy a 8. cikk 1. pont a) alpontjában említett adatok pontosságát ellenőrizze, köteles fenntartását, indokaival együtt, a fuvarlevélbe bejegyezni. Ez a fenntartás a feladót csak abban az esetben kötelezi, ha azt a fuvarlevélben kifejezetten elismerte.

A 9. cikk szerint azonban a fuvarlevél - az ellenkező bizonyításáig - bizonyítékul

* PhD-hallgató, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, Jog- és Államtudományi Kar.

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

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

szolgál a fuvarozási szerződés megkötésére, a szerződés feltételeire és arra nézve, hogy a fuvarozó az árut átvette. Abban az esetben, ha a fuvarlevél nem tartalmazza a fuvarozó indokolt fenntartását, az ellenkező bizonyításáig vélelmezni kell, hogy az áru és annak csomagolása jó állapotban volt, amikor a fuvarozó az árut átvette, továbbá, hogy az árudarabok száma, valamint azok jele és sorszáma a fuvarlevél adataival megegyezett.

A CMR egyezmény 9. cikke tehát egy megdönthető vélelmet fogalmaz meg. A 9. cikk az 5. cikk (1) bekezdésében meghatározott szabállyal együtt értelmezendő és a fuvarlevél csak akkor szolgálhat a 9. cikkben részletezettek - ellenkező bizonyításáig - bizonyítékaul, ha azt a feladó és a fuvarozó is aláírták.

A CMR egyezményhez hasonlóan rendelkezik a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (továbbiakban: Ptk.) 6:258. § (2) bekezdése, mely szerint a fuvarozó által kiállított fuvarlevél az ellenkező bizonyításáig bizonyítja a fuvarozási szerződés létrejöttét, a küldemény átvételét, valamint - a fuvarozó által a fuvarlevélbe tett fenntartás hiányában - azt, hogy a küldemény és csomagolása az átvételkor külsőleg jó állapotban volt, és hogy a küldemények száma a fuvarlevélben közölttel megegyezik, ha a fuvarlevelet a feladó és a fuvarozó is aláírta, és a fuvarlevél tartalmazza a küldemény átvételének helyét és időpontját, a feladó, a címzett és a fuvarozó nevét és címét, a kiszolgáltatás helyét, a küldemény megnevezését, csomagolási módját, veszélyességének az adott fuvarozási ág szerinti megjelölését, darabszámát, jelét, számát, tömegét vagy más módon kifejezett mennyiségét.

A fentiekre való tekintettel megállapítható, hogy a fuvarlevél az ellenkező bizonyításáig bizonyítja az áru átvételét azonban, ha a fuvarozó a fuvarlevélben az átvett áru darabszámát vagy a darabszámlálás módját/elmaradását illetően nem tett fenntartást, és az áru a fuvarlevélben feltüntetett darabszámhoz képest kevesebb darabszámmal érkezik meg a kiszolgáltatás helyére, akkor már az áru elvesztéséért fog felelni. Sőt a fenntartás hiányába még akkor is megállapítható a fuvarozó felelőssége az áru elvesztéséért, ha annak a fuvarozás során keletkezett elvesztése teljesen életszerűtlen, így akkor is amikor sértetlen a ponyva, a plomba, a befóliózott paletta, avagy a spanyolzár³. Tehát a fuvarlevélben elmulasztott fenntartás esetében csak látszólagos/névleges áru-elvesztésről beszélhetünk, azonban a fuvarozó kárfelelőssége – természetesen annak ellenbizonyításáig – csöppet sem látszólagos, hiszen a 17. cikk rendelkezései szerint a fuvarozó felelős az áru teljes vagy részleges elvesztéséért vagy megsérüléséért, ha az elveszés vagy megsérülés az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be.

A fentiekkel ellentétben a CMR egyezmény 20. cikke már a ténylegesen elvesztett árurol és az ahhoz kapcsolódó jogkövetkezményekről rendelkezik. Bár a 20. cikk kifejezetten nem említi azonban, az áru elvesztése körébe kell sorolni azt az eset is, amikor egy teljes szerelvény „veszik el”, akár lopás, akár téves kiszolgáltatás okán.

³ *Hargítai László* [2008]; Nemzetközi közúti áru fuvarozás – CMR, Az 1956-ban, Genfben kötött CMR Egyezményről, a hazai ítélkezési gyakorlat összeállításával *CompLex Kiadó Jogi és Üzleti Tartalomszolgáltató Kft.* (Budapest, 2008.), Tematikus Bírószági Döntések, 39 o.

A 20. cikk értelmében az áru feletti rendelkezésre jogosult minden további bizonyítás nélkül elveszettnek tekintheti az árut, ha azt a fuvarozási szerződésben meghatározott határidő lejártát követő 30 napon belül, vagy – ilyen a fix teljesítési határidő hiányában - a fuvarozásra átvételtől számított 60 napon belül nem szolgáltatták ki.

Az áru feletti rendelkezésre jogosultnak (továbbiakban: rendelkezésre jogosult⁴) a megtalált árura vonatkozó értesítési joga csak abban az esetben keletkezik, hogyha arra irányuló kérelmét az elveszett áruért fizetett kártérítés felvételekor írásban közli azzal, hogy őt azonnal értesítsék, hogyha az árut a kártérítés kifizetését követő egy éven belül megtalálják. Az áru feletti rendelkezési jogosultnak az ilyen kérelemről írásbeli elismervényt kell adni.

A rendelkezésre jogosult ilyen értesítés vételét követő 30 napon belül követelheti, hogy neki az árut a fuvarlevélen alapuló követelések kiegyenlítése, valamint a felvett - és az esetleg benne foglalt költségekkel csökkentett - kártérítés visszatérítése ellenében szolgáltatassák ki, emellett azonban a kiszolgáltatási késedelemért a 23. cikk⁵ és adott esetben a 26. cikk⁶ alapján őt megillető kártérítési igény érintetlen marad. Az áru a kártérítés kifizetését követő egy éven belül megtalálása érdekében tett azonnali értesítésre vonatkozó kérelem hiányában, vagy a rendelkezésre jogosult ilyen értesítés vételét követő 30 napos határidőn belül adott utasítás hiányában, illetve abban az esetben, ha az árut a kártérítés kifizetését követő egy év lejártá után találták meg, a fuvarozó az áruval annak a helynek a joga szerint rendelkezhet, ahol az áru van.

Ezen cikkel kapcsolatban érdemes felhívni a Ptk. 6:268. § (4) bekezdését, mely szerint a küldemény elveszettnek minősül, ha azt a fuvarozó a fuvarozási határidő

⁴ Rendelkezésre jogosult lehet a feladó, a címzett és bizonyos szűk körben a 20. cikk (4) bekezdése, valamint az áru természete, romlandó állapota okán előállt értékesítés során a fuvarozó azzal, hogyha az árut eladta, az eladásból származó bevételt - az árut terhelő költségek levonása után - az igényjogosult rendelkezésére kell bocsátania, illetve ha ezek a költségek meghaladják az eladásból származó bevételt, a fuvarozó a különbözet megtérítését követelheti.

⁵ 23. cikk 1-6. alpontja:

1. Ha a fuvarozót a jelen Egyezmény rendelkezései alapján az áru részleges vagy teljes elveszéséért kártérítési kötelezettség terheli, a kártérítést annak az értéknek az alapján kell kiszámítani, amellyel az áru a fuvarozásra felvétel helyén és időpontjában rendelkezett.
2. Az áru értékét a tőzsdei ár, ennek hiányában a piaci ár alapján, mindkettő hiányában azonos természetű és minőségű áruk közönséges értéke szerint kell megállapítani.
3. A kártérítés azonban nem lehet több mint a hiányzó bruttó súly minden kilogrammja után 8.33 elszámolási egység.
4. Ezenkívül vissza kell téríteni a fuvardíjat, a vámokat és az áru fuvarozása alkalmával felmerült egyéb költségeket, és pedig teljes elveszés esetében teljes összegükben, részleges elveszés esetében pedig ennek arányában; egyéb kártérítés nem igényelhető.
5. Késedelem esetében, ha a rendelkezésre jogosult bizonyítja, hogy ebből kára származott, a fuvarozó köteles ezért kártérítést fizetni, amely azonban nem haladhatja meg a fuvardíj összegét.
6. Magasabb kártérítés csak akkor követelhető, ha az áru értékét, vagy a kiszolgáltatáshoz fűződő különleges érdeket a 24., illetve 26. Cikknek megfelelően bejelentették.

⁶ 26. Cikk 1. A feladó megállapodás szerinti pótdíj fizetése ellenében a fuvarlevélbe írt bejegyzéssel meghatározhatja az elveszéshez vagy megsérüléshez, illetőleg a megállapodás szerinti határidő túllépéshez fűződő különleges kiszolgáltatási érdek összegét. 2. Ha a kiszolgáltatáshoz fűződő különleges érdekről nyilatkozatot tettek, a további bizonyított kárért - függetlenül a 23., 24. és 25. Cikk szerinti kártérítéstől - a bevallott érdek összegének erejéig kártérítés követelhető.

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 magyar szabályozás a CMR egyezményhez képest nem tesz említést arról az esetkörőről, mely szerint az áru elveszetnek tekintendő akkor is, ha azt a fuvarozásra átvételtől számított 60 napon belül nem szolgáltatják ki. Továbbá nem szól az azonnali értesítéshez fűződő kérelemről sem, az értesítést kérelem nélkül is kötelezettségként írja elő a fuvarozó számára. Illetve a 20. cikk (3) és (4) bekezdésében foglaltakról is csak hallgat a magyar szabályozás.

Így megállapítható, hogy a fentiekhez képest a Ptk. a CMR egyezményhez képest szűkszavúan rendelkezik az elveszett küldeményekről és az elvesztés okán alkalmazandó jogkövetkezményekről.

2. Az áru elvesztéséhez kapcsolódó magyar és nemzetközi bírósági joggyakorlat elemzése

2.1. A „látszólagosan” elvesztett áruval kapcsolatos magyar bírósági joggyakorlat. A „látszólagosan” elvesztett áru vonatkozásában elvi élel kiemelendő a Legfelsőbb Bíróság BH.1995.529. számú határozata.⁷ A tényállás szerint az alperes különféle kereskedelmi árut fuvarozott Belgiumból Magyarországra, a kiszolgáltatásnál azonban két paletta áruhiányt állapítottak meg. A hiányzó áru ellenértékét az alperes a felperes felhívás ellenére sem fizette meg. Így a felperes a keresetében 46.620 belga frank összeg és ennek évi 5%-os kamata, valamint a perköltség megfizetésére kérte az alperest kötelezni.

Az alperes természetesen a kereset elutasítását kérte és arra hivatkozott, hogy a tehergépjárműre annak méretei, súlykorlátozása miatt nem is lehetett 54 (ötvennégy) palettányi árut felrakni, így a felperes által vélelmezett hiány csak látszólagos, továbbá hivatkozott a CMR egyezmény 9. cikkére, mely szerint a fuvarlevél tartalmát illető vélelmet megdönti a gépkocsivezető és a tanácsi megbízott által felvett jegyzőkönyv is.

Az elsőfokú bíróság azonban nem vette figyelembe az alperesi védekezést, és megállapította, hogy a fuvarlevél tanúsága szerint az alperes 54 (ötvennégy) paletta árut vett át a felrakón, mely tény a feladó felpereshez címzett levele is alátámaszt, továbbá azt is, hogy a fuvarlevélben feltüntetett palettaszámhoz képest az áru címzetthez való megérkezésekor 2 (kettő) palettányi áru hiányzott.

Az elsőfokú bíróság – tévesen – úgy értékelte, hogy az a tény, hogy jegyzőkönyvben került rögzítésre, a tehergépkocsi mérete, össztömege, valamint az, hogy e miatt nem lehetséges a plusz két paletta elfuvarozása, nem dönti meg a fuvarlevél adatait, mivel ahhoz szakértői megállapításra lett volna szükség. Így az elsőfokú bíróság kötelezte az alperest, hogy fizessen meg a felperesnek 46 620 belga frank összeget és ennek évi 5%-os kamatát, valamint 6000 Ft összegű

⁷ Legf. Bír. Gf. III. 33.429/1993.

eljárási költséget, továbbá 5000 Ft összegű ügyvédi munkadíjat perköltségként. Az alperes fellebbezett, kérte az elsőfokú bíróság ítéletének megváltoztatását és a kereset elutasítását, továbbá ismételten hivatkozott arra, hogy a tehergépjármű fizikai adottságai végett nem is lehetett 54 (ötvennégy) paletta árut berakodni a raktérbe.

A másodfokú bíróság megállapította, hogy a fellebbezés alapos és megállapította, hogy a CMR egyezmény 9. cikke szerint a fuvarlevélben szereplő adatok csak azok ellenbizonyításáig szolgálnak bizonyítékul a fuvarozási szerződés megkötésére, a szerződés feltételeire és arra, hogy a fuvarozó az árut átvette. A CMR egyezmény 9. cikk (2) bekezdés szerint, ha a fuvarlevél nem tartalmazza a fuvarozó indokolt fenntartásait az ellenkező bizonyításáig vélelmezni kell, hogy a fuvarlevélben szereplő adatok a valósággal megegyeznek. A másodfokú bíróság megállapította, hogy a fuvarozó a fuvarlevél 18. pontjában nem tett fenntartást az áru állapotával, a paletták számával kapcsolatban.

Azonban, mivel a címzett telephelyén a gépkocsivezető közreműködésével készített kárjegyzőkönyv tartalmazta azt a tényt, hogy a tehergépkocsira fizikailag csak 52 (ötvenkettő) darab paletta árut lehet felrakodni, és hogy ez a szám ütközik a fuvarlevélben feltüntetett 54 (ötvennégy) darab palettával kellő alapot szolgáltatott arra, hogy a CMR egyezmény 9. cikkében foglalt vélem megdönthetősége vizsgálat tárgyát képezze. Így a másodfokú bíróság megállapította, hogy az elsőfokú bíróság nem is vizsgálta meg, hogy az adott méretek figyelembevételével ténylegesen hány palettát helyezhettek el a tehergépjármű pótkocsiján. Tekintettel arra, hogy a perben a bizonyítási eljárásnak nagy terjedelmű vagy teljes megismétlése, illetőleg kiegészítése szükséges a Legfelsőbb Bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét hatályon kívül helyezte és a per újabb tárgyalására, és újabb határozat hozatalára utasította.

A Legfelsőbb Bíróság kijelölte, hogy az elsőfokú bíróság újabb eljárásában szakértői bizonyítást kell lefolytatni annak a megállapítására, hogy az adott gép- és pótkocsin, a kárjegyzőkönyvben, illetve a fuvarlevélben megjelölt méretű palettákból hány darab helyezhető el. Ha az állapítható meg, hogy valóban 52 (ötvenkettő) palettát raktak fel, illetve rakhattak fel, vizsgálni kell azt is, hogy az alperes mulasztása folytán - mely a darabszámra vonatkozó megjegyzés hiányából ered - milyen mérvű kár érte a felperest azzal, hogy a feladóval szembeni igényérvényesítési lehetősége elnehezült. Továbbá fel kell tárnai a tényállást azon részét is, hogy a felperes mennyiben tett eleget kárenyhítési kötelezettségének, és a felek együttműködési kötelezettségét is értékelni kell, hogy a felelősség kérdésében, annak mértékét illetően megnyugtató döntését lehessen hozni.

Fentiekre való tekintettel az is megállapítható, hogyha a fuvarlevél tartalma nem esik egybe a fuvarozási szerződés egyéb dokumentumaival, azaz azok között ellentmondás található, illetve ha a fuvarlevél és az egyébként az áru vagy a tehergépkocsi fizikai méreteiből, kárjegyzőkönyvekből, fenntartásokból egyértelműen más következik úgy a fuvarlevél a fuvarszereződés megkötését, annak tartalmát, az áru fuvarozó általi átvételt, az áru és a csomagolás állapotát kétséget kizáróan nem bizonyítják, azaz ezen esetekben a fuvarlevélben szereplő adatokkal szemben ellenbizonyításnak van helye. Továbbá a fenti bírósági ítéletből az is

levezethető, hogy egy nem jól feltárt tényállás alapján a fuvarozót súlyos jogkövetkezmények terhelhetik, hiszen ha a másodfokú bíróság nem járt volna el ilyen alaposan, akkor a fuvarozó a 2 (kettő) palettányi áru „látszólagos” elvesztése miatt jelentős kártérítés megfizetésére lett volna köteles.

A „látszólagosan” elveszett áru vonatkozásában és így, a fuvarozónak az áru darabszámának ellenőrzésére vonatkozó kötelezettsége tekintetében kiemelendő a Legfelsőbb Bíróság BH.1989.281. számú határozata⁸. A jogeset tényállása szerint a felperes megbízásából 1985. október 2. napján a SCHENKER nyugatnémet szállítmányozó Münchenben kiállítási árut adott át az alperesnek Magyarországra történő fuvarozás céljából. A felperes 50 (ötven) egységből álló küldeményt adott át azonban az alperes csak 48 (negyvennyolc) egységet szolgáltatott ki, így a felperest és megbízóit 19.086 forint összegű kár érte. Az alperes érdemi ellenkérelmében vitatta, hogy történt volna áruszámlálás és így azt is, hogy a feladáskor 50 (ötven) darabot vett volna át.

Az elsőfokú bíróság elutasította a felperes keresetét. A felperes fellebbezett, melyben ismételten előadta, hogy az alperes darabszámlálással vette át az 50 (ötven) darabos áru egységet és, hogy a kiszolgáltatáskor mutató hiányért az alperes a felelős. Az alperes fellebbezési ellenkérelmében az ítélet helybenhagyását kérte helyes indokai alapján. A másodfokú bíróság a fellebbezést alaposnak találta, és megállapította, hogy a fuvarlevél 5. rovata a vámokmányokra utal, a tehergépkocsi vezető ezt alá is írta, mely azt támasztja alá, hogy a vámokmányok is a birtokába kerültek. A vámokmányokon is szerepel a tehergépjármű vezető aláírása, melyben fel van tüntetve az 50 (ötven) darabos áru egység. A CMR egyezmény 8. cikk (1) bekezdés a) alpontja alapján a fuvarozó az áru átvétele alkalmával ellenőrizni tartozik az árudarabok számát és annak a fuvarlevélbe bejegyzettek szerinti pontosságát.

Mivel a tehergépkocsi vezető aláírta mind a fuvarlevelet, mind a vámokmányt így vélelmezhető, hogy ezen ellenőrzési kötelezettségének eleget tett, hiszen ellenkező esetben ezen dokumentumokat nem írta volna alá. Tekintettel arra a tényre, hogy nem volt vitatott a felek között a kiszolgáltatáskori darabszám és, mivel a fuvarozó a hivatkozott okmányokban foglaltakat a darabszámra nézve megdönteni nem tudta, ezért a CMR 17. cikkének (1) bekezdése⁹ szerint a hiányért felelősséggel tartozik azaz, a fuvarozó jelen esetben felelős az áru részleges elveszéséért, mert az elveszés az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be.

A bíróság álláspontja szerint, ha az alperes valóban 48 (negyvennyolc) darab áru egységet vett volna át, akkor is fennállna a kártérítési felelőssége, mivel elzárta a felperest a külföldi szállítmányozóval szembeni fellépés lehetőségétől, mert nem juttatta a felperest olyan bizonylatok birtokába, amelyek valószínűsíthetnék 48 (negyvennyolc) darabból álló küldemény feladását a vámokmányokkal bizonyított 50 (ötven) darabban szemben. Továbbá a fuvarlevélben tett 48 (negyvennyolc)

⁸ Legf. Bír. Gf. III. 30 834/1988. sz.

⁹ CMR egyezmény 17. Cikk 1. A fuvarozó felelős az áru teljes vagy részleges elveszéséért vagy megsérüléséért, ha az elveszés vagy megsérülés az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be, valamint felelős a késedelmes kiszolgáltatásért.

paletta kézzel írt bejegyzés kétségtelenül utólagos beírás és annak eredete sem ismert, így ez sem változtat az alperes felelősségének megítélésén. Így a Legfelsőbb Bíróság megváltoztatta az elsőfokú bíróság ítéletét és megállapította, hogy a nemzetközi közúti fuvarozó a csomagolási egységek szerint vámkezelt küldemény darabszámát a feladáskor ellenőrizni köteles, a vámkezelt darabszámhoz képest a kiszolgáltatáskor mutatkozó hiányért a fuvarozó kártérítési felelősséggel tartozik, továbbá kötelezte az alperes 19.086 forint összegű kár és annak a CMR egyezmény 27. cikk (1) bekezdésében¹⁰ meghatározottak szerint késedelmi kamatának megfizetésére.

A fenti ítéletből jól levezethető az a tény, hogy a másodfokú bíróság a fuvarozó ellenőrzési kötelezettségéből, mint az eset Alfájából és Omegájából indult ki. A CMR egyezmény 8. cikke szerint ugyanis a fuvarozó köteles ellenőrizni a fuvarlevélben szereplő adatok pontosságát akként, hogy azokat összeveti az áru átvételekor az áru számával, jelével, sorszámával, továbbá ellenőrizni tartozik az áru és az áru csomagolásának külső állapotát is. Ezt a gyakorlatban – jó esetben – szemrevételezéssel tudja megvalósítani. A másodfokú bíróság teljesen figyelmen kívül hagyta azt a tény, hogy az elsőfokú bíróság megalapozottnak ítélte meg azt a fuvarozói állítást, miszerint az áru felrakódása nem darabszámlálással történt. A másodfokú ítéletből ennek vizsgálata teljesen kimaradt, sőt az ítélet még csak említést sem tesz róla.

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

A gépkocsivezető ugyan a felrakáskor nem darabszámlálással vette át az árut, de a lerakáskor a fuvarlevélbe kézzel bejegyezte a 48 (negyvennyolc) paletta darabszámát. A bíróság szerint kézzel a fuvarlevélben tett 48 (negyvennyolc) paletta kézzel írt bejegyzés kétségtelenül utólagos beírás és annak eredete sem ismert, így ez sem változtat az alperes felelősségének megítélésén. Ez a kijelentés erős túlzásnak tekinthető, mivel a gépkocsivezető csak kézírással tudja felvinni a bejegyzéseit a fuvarokmányba (a fuvarfeladat teljesítése során nincs nála például írógép). Továbbá a bejegyzés keletkezése és eredete nem lehet kétséges, hiszen a bíróság által „utólagos” beírásnak vélt bejegyzés csak úgy keletkezhetett, hogy a CMR fuvarlevél legelső lappéldányára azért nem került rá a palettaszám, mert valójában nem történt darabszámlálás, majd a lerakáskor a gépkocsivezető

¹⁰ CMR egyezmény 27. cikk 1. A rendelkezésre jogosultat a kártérítés összege után kamat illeti meg. Ez az évi 5%-kal számított kamat attól az időponttól esedékes, amikor az írásbeli felszólamlást a fuvarozóhoz elküldték, vagy ilyen felszólamlás hiányában attól a naptól, amikor a keresetet megindították. 2. Ha a kártérítés kiszámításának alapjául szolgáló összeget nem annak az országnak a pénznemében fejezték ki, ahol kifizetését követelik, az átszámítást a kártérítés kifizetésének helyén és idején érvényes árfolyamon kell elvégezni.

megszámolta az árut és ennek számát felvitte a fuvarokmány még nála lévő lappéldányára. Így véleményem szerint a másodfokú bíróság lényeges tények figyelmen kívül hagyásával jutott arra a téves végkövetkeztetésre, hogy a fuvarozó a kiszolgáltatáskor mutatkozó hiányért kártérítési felelősséggel tartozik.

A „látszólagos” áru elvesztéssel kapcsolatban a Legfelsőbb Bíróság BH.1995.295. számú határozatát¹¹ szükségszerű még kiemelni. A tényállás szerint a felperes 1991. december 2. napján 1031 karton fagyasztott baromfit fuvaroztatott el az alperessel egy németországi címzettnek. Az áru 81 (nyolcvanegy) karton hiánnyal érkezett meg, ezért az áru címzettje a vételárból visszatartotta a hiányzó mennyiségnek megfelelő ellenértéket. A felperes a keresetében 7748,23 DM (német márka) összeg és annak évi 5%-os kamatának, valamint a perköltség megfizetésére kérte kötelezni az alperest.

Az alperes a kereset elutasítását kérte és előadta, hogy az áru berakodása nem a gépjárművezető jelenlétében történt, és így a darabszámlálást nem is ellenőrizhette, továbbá a tehergépjárművet vámrzárral látták el, így mivel az a kiszolgáltatáskor érintetlen volt az áruhiány nem a fuvarozás alatt, hanem a berakodáskor keletkezett.

Az elsőfokú bíróság az alperest a felperes keresetének megfelelően marasztalta, és hivatkozott a CMR egyezmény 17. cikk (1) bekezdésére, miszerint a fuvarozó a felelős az áru teljes vagy részleges elveszéséért vagy megsérüléséért, ha az elveszés vagy megsérülés az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be, valamint felelős a késedelmes kiszolgáltatásért.

Az ítélet ellen az alperes fellebbezett. A másodfokú bíróság észlelte, hogy az elsőfokú bíróság ítéletében számelírás történt, így azt hivatalból kijavította, és megállapította, hogy a fellebbezés nem volt alapos. Indokolásában hivatkozott a CMR egyezmény 8. cikk (1) bekezdésére a fuvarozót terhelő ellenőrzési kötelezettség vonatkozásában, továbbá ugyanezen cikk (2) bekezdésére is a tekintetben, hogyha a fuvarozónak nem volt lehetősége ellenőrizni a 8. cikk (1) bekezdésében foglaltakat, akkor indokolt fenntartással kellett volna élnie, és azt köteles lett volna a fuvarlevélbe bejegyezni. Továbbá leszögezte, hogy ezen fenntartások a feladót csak abban az esetben kötelezték volna, ha azokat megismerte volna és ezt a fuvarlevélben kifejezetten elismerte volna. Azonban a másodfokú bíróság kétséget kizáróan megállapította, hogy a becsatolt fuvarlevélben a fuvarozó nem tett fenntartást, a rakományra vonatkozó észrevételeit - pl. azt, hogy a rakodást nem ellenőrizte, mert nem volt jelen – a fuvarlevélbe nem jegyezte be, így a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét a számszaki hiba javításával tett kiegészítéssel helybenhagyta.

A fenti ítéletekből jól levezethető az a konzekvens bírósági joggyakorlat, mely szerint, ha a fuvarozó nem volt jelen a berakodásnál, vagy nem történt darabszámlálás és ennek tényét fenntartásként nem rögzíti a fuvarlevélben (és azt a feladó nem írja alá), akkor a bíróság szinte automatikusan – egyéb releváns tények vizsgálata nélkül – azt a fuvarozó terhére értékelné, és ennek alapján az áru elvesztése miatt meg is állapítja a fuvarozó kártérítési felelősségét. Azonban nem

¹¹ Legf. Bír. Gf. III. 30. 588/1994. sz.

célszerű az egyéb releváns tények figyelmen kívül hagyása, és ezzel egy „mechanikus” bírósági joggyakorlat szorgalmazása, mivel jól látható, hogy a ítéletekben jócskán akadnak támadható pontok, és melyek alapos kivizsgálás után – vélelmezhetően - más eredményt is hozhattak volna.

2.2. A „ténylegesen” elvesztett áruval kapcsolatos bírósági joggyakorlat.

A CMR egyezmény 20. cikke, azaz a „ténylegesen” elvesztett áruval kapcsolatos magyar bírósági joggyakorlat vonatkozásában kiemelendő, hogy a magyar ítélezési gyakorlatban nincs olyan jogeset, amelyet e cikk alapján ítélték volna meg. Ez egyrésztől sajnálatos tény, tekintettel arra, hogy a jelen tanulmányban magyar döntést a témát illetően nem tudok elemzésem tárgyává tenni. Másrésztől „örvendetes” tény is, hiszen ez azt a látszatot kelti, hogy a magyar joggyakorlat még nem találkozott olyan esetkörrel, mikor az áru, vagy esetleg egy teljes szerelvény valójában elvesztett volna.

Itt jegyezném meg, hogy talán – ha volt is arra példa, hogy az áru, vagy szerelvény eltűnt – az nem került a magyar bíróságok látókörébe, mivel ezeket az eseteket az érintettek mindig nagyon óvatosan, és kényesen kezelik, adott esetben „házon belül” kívánják megoldani, ezáltal egy-egy kellemetlen médiaszerepléstől, vagy egyéb jogkövetkezménytől megóvva saját magukat, illetve az eset egyéb érintett résztvevőjét.

Azonban a külföldi bírósági joggyakorlatban már-már fel-feltűnnek a 20. cikkre alapított ítéletek, azonban ezek száma még manapság is elenyésző, összesen 8 (nyolc) ilyen esetet ismer a CMR egyezmény bírósági joggyakorlatát összesítő elektronikus felület.¹² Ezen ítéletek nagy része csak az eset összegzését tartalmazza angol vagy francia nyelven, elvéve az eset eredeti nyelven feltöltött ítéletével. A fenti esetekből kettő ítéletet ragadnék ki, melyet a 20. cikk alapján döntöttek el a részes államok nemzeti bíróságai, és melyek szentenciája angol nyelven is elérhető volt.

A CMR egyezmény 20. cikkével kapcsolatban analizálandó első eset¹³ tényállításai a következők voltak. Hollandiában 1991. szeptember 12. napján a sportruházati cikkekkel álló szállítmányt a fuvarozó tehergépkocsijára felrakodták. A sportruházati cikkekkel Nieuwerkerk aan de Ijssel-be (Hollandia), Rotterdamba (Hollandia), Antwerpenbe (Belgium) és Zwijndrechtbe (Antwerpen melletti belgiumi városba) kellett szállítani. A felrakás után a gépjárművezető a fuvarozó telephelye közelében található éjszakai parkolóban várakozott, hogy a fuvarfeladatot teljesítését másnap meg tudja kezdeni. Azonban 1991. szeptember 12-én éjszaka a tehergépjárművet a szállítmánnyal együtt ellopták.

Az elloptott szállítmányt a lopást követő napok szállítmányának mintegy 97% -át töltötte ki. A szállítmányt megtalálták és három részletben sikerült is azt visszaszerezni, azonban a szállítmány 3% -a még így is hiányzott. A megtalált árut a fuvarozó elszállította a feladónak. A feladó biztosítója az AIG kártalanította a

¹² http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/resultat2.php

¹³ Court case decision number 40978 (Netherlands) 04/10/2002 Hoge Raad (Pays-Bas) (Som. angl.) Texte: Rechtspraak.nl (www.rechtspraak.nl)
http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=11

feladót, és kártérítési igényérvényesítés miatt megtámadta a fuvarozót a Hágai Bíróság előtt. Az AIG keresetet terjesztett elő a Hágai Bíróság előtt, és kérte, hogy a bíróság kötelezze a fuvarozót a hiányzó szállítmány 3% -ának értékének, azaz 296.125 belga frank összeg megfizetésére, valamint kötelezze a fuvarozót 1.513.242 belga frank összeg megfizetésére a rakomány 97% -ának a lopás utáni napokban behajtott értékére való tekintettel. A Hágai Bíróság a CMR 32. cikkének (1) bekezdését¹⁴ a sértett szállítmányra és a szállított szállítmány azon részére alkalmazta, amely megsérült vagy hiányos volt, és úgy ítélte meg, hogy a feladó követelése az egy éves időtartamon kívül került benyújtásra. Tehát a feladó által előterjesztett fuvarozáson alapuló igény elévült, így az bíróság előtt nem érvényesíthető. Továbbá az elsőfokú Hágai Bíróság a CMR 30. cikkének (3) bekezdését¹⁵ is alkalmazta a szállított rakomány kára vonatkozásában, azonban úgy ítélte meg, hogy az e cikk alapján előterjesztett kereseti kérelem is elkésett, mivel kiszolgáltatási késedelem esetében kártérítésnek csak abban az esetben van helye, ha attól az időponttól számított 21 napon belül, amikor az árut a címzett rendelkezésére bocsátották, írásbeli fenntartást közöltek a fuvarozóval. Tekintettel arra, hogy a feladó nem küldött 21 napon belül írásbeli fenntartást a fuvarozónak, úgy a fuvarozóval szemben nincs helye a kiszolgáltatás miatti késedelem okán kártérítésnek. A fentiekben kifejtettekre figyelemmel a Hágai Bíróság 1996. január 31. napján elutasította az AIG kereseti kérelmét. Az AIG fellebbezett, így az ügy másodfokon a Hágai Fellebbviteli Bíróság előtt folytatódott.

A Hágai Fellebbviteli Bíróság hatályon kívül helyezte az elsőfokú holland bíróság ítéletét, és 2000. október 24-én akként határozott, hogy a 32. cikk (2) bekezdésében¹⁶ foglalt okok alapján az elévülési idő szünetelt, az elévülési idő szünetelésére a 32. cikk (3) bekezdése alapján az ügyben eljáró bíróság joga érvényes, melyekre tekintettel megállapítható, hogy az AIG követelése az egy éves időtartamon belül került benyújtásra. A Hágai Fellebbviteli Bíróság úgy ítélte meg,

¹⁴ CMR egyezmény 32. cikk 1.: A jelen Egyezmény hatálya alá eső fuvarozáson alapuló igények egy év alatt évülnek el. Szándékosság, vagy olyan súlyos gondatlanság esetében azonban, amely az ügyben eljáró bíróság által alkalmazott jog szerint szándékossággal egyenértékűnek minősül, az elévülési idő három év. Az elévülési idő kezdete:

- a) részleges elveszés, megsérülés vagy kiszolgáltatási késedelem esetében az áru kiszolgáltatásának napja;
 - b) teljes elveszés esetében attól a naptól számított 30. nap, amikor a megállapodás szerinti határidő letelt, vagy ha határidőben nem állapodtak meg, attól a naptól számított 60. nap, amikor a fuvarozó az árut fuvarozásra átvette;
 - c) minden más esetben a fuvarozási szerződés megkötését követő három havi időtartam eltelte.
- Nem számít a határidőbe az a nap, amelyen az elévülési idő kezdődik.

¹⁵ CMR egyezmény 30. cikk 3.: Kiszolgáltatási késedelem esetében kártérítésnek csak abban az esetben van helye, ha attól az időponttól számított 21 napon belül, amikor az árut a címzett rendelkezésére bocsátották, írásbeli fenntartást közöltek a fuvarozóval.

¹⁶ CMR egyezmény 32. cikk 2. Írásbeli felszólamlás az elévülési időt addig a napig szünetelteti, amelyen a fuvarozó a felszólamlást írásban elutasítja és az ahhoz csatolt okmányokat visszaküldi. Ha a követelést részlegesen elismerték, az elévülési idő a követelés még vitatott részére vonatkozóan tovább folyik. A felszólamlás vagy az arra adott válasz átvételét, valamint az okmányok visszaküldését az a fél tartozik bizonyítani, aki erre hivatkozik. Ugyanarra a tárgyra vonatkozó további felszólamlások az elévülési időt nem szüneteltetik. 3. Az elévülési idő szüneteltetésére, a fenti 2. pontban foglalt rendelkezések érintetlenül hagyása mellett, az ügyben eljáró bíróság joga érvényes. Ugyanez érvényes az elévülési idő megszakítására is.

hogy a címzett engedélyével az áruknak a feladó felé történő átadása címzettnek történő „kézbesítésnek” minősül. A fellebbviteli bíróság megállapította, hogy a feladó kára nem a 30. cikk (3) bekezdése szerinti kiszolgáltatási késedelem miatt következett be, hanem „anyagi jellegű” kára keletkezett, melyet az okozott, hogy a szállítmányban az egyes áruk hiányosak, sérültek voltak. A fellebbviteli bíróság kifejtette, hogy nem áll fent a CMR egyezmény 19. cikke¹⁷ szerinti kiszolgáltatási késedelem, hiszen nem az történt, hogy az árut a megegyezés szerinti határidőben nem szolgáltatta ki a fuvarozó, hanem az történt, hogy az árut ellopták, így a kár a lopás közvetlen következménye volt, mely kár „anyagi jellegű”.

Az AIG fellebbezést nyújtott be a Hoge Raadhoz (a holland legfelsőbb bírósághoz) és fellebbezésében kifejtette, hogy a címzett engedélyével a feladónak történő szállítás nem minősül a CMR egyezmény szerinti „kézbesítésnek.” Valamint álláspontja szerint a 30. cikk (3) bekezdésében meghatározott 21 napos határidőt kell alkalmazni, ha az árukat „a megállapított határidőn belül nem szállították ki” (értsd: a fuvarozó az elloptott áruk egy részét visszaszerezte, de ezeket a lopás következtében nem tudta határidőben kiszállítani) anélkül, hogy azok a lopás által megsérültek volna.

A Hoge Raad 2002. október 04. napján megsemmisítette a fellebbviteli bíróság ítéletét. A Hoge Raad ítéletében kifejtette, hogy nincs bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a címzett egyetértett azzal, hogy az elloptott árukat a feladónak szállította, azaz a címzett engedélyével az áruknak a feladó felé történő átadása nem minősül a címzettnek történő „kézbesítésnek”.

Továbbá a Hoge Raad a 20. cikk (1) bekezdésére¹⁸ hivatkozott, és megállapította, hogy minden további bizonyítás nélkül „elveszettnek” kell tekinteni az árut, ha az árut nem szállították be a megállapított határidő lejártát követő 30 napon belül, vagy ilyen megállapodás hiányában, attól az időponttól számított 60 napon belül, amikor a fuvarozó azt átvette. Ezért a jelen ügyben nem volt „elvesztésről”, hanem „késésről” beszélhetünk, mivel az elloptott árut 30/60 napon belül visszaküldték a címzettnek.

A CMR 20. cikkével kapcsolatban analizálandó második eset¹⁹ tényállításai a következők voltak. A megállapodás szerint Olaszországból Ukrajnába kellett az árut elfuvarozni egy természetes személynek (fuvarozó), 3250 EUR összegért. A fuvardíj kifizetésére a címzett köteles az „áru fuvarozási kérelemben” (fuvarmegbízás) meghatározott eredeti dokumentumok benyújtását követő 14 napon belül. Az „áru fuvarozási kérelmet” nem a természetes személy írta alá. Azonban a

¹⁷ CMR egyezmény 19. cikk: Kiszolgáltatási késedelem áll fenn, ha az árut a megegyezés szerinti határidőn belül nem szolgáltatták ki, vagy, ha ilyen megegyezés hiányában a fuvarozás tényleges időtartama - figyelemmel az eset körülményeire és különösen részrakodások esetében a teljes rakomány képzéséhez rendes körülmények között szükséges időre - meghaladja a gondos fuvarozó részére megengedhető időtartamot.

¹⁸ CMR egyezmény 21. cikk 1. A rendelkezésre jogosult minden további bizonyítás nélkül elveszettnek tekintheti az árut, ha azt a megállapodásnak megfelelő határidő lejártát követő 30 napon belül, vagy - ilyen megállapodás hiányában - a fuvarozásra átvételtől számított 60 napon belül nem szolgáltatták ki.

¹⁹ Court case decision number 41610 (Ukraine) 14/03/2013 Highest Commercial Court of Ukraine; Case 5008/247/2012; Vulkaskot-Ukraina Ltd. v. physical person; <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/29933654>
http://www.idit.asso.fr/_private/moteur_cmr/jurisprudence/fiche.php?num=1

természetes személy a Vulkaskot-Ukraina Ltd. (címezett) szerződéstervezetét és a módosított fizetési eljárással történő új áruszállítási kérelmet megküldte a címezett részére, de a szerződés tervezetét és az „áru fuvarozási kérelem” új kiadását a Vulkaskot-Ukraina Ltd. nem írta alá. A természetes személy az áru kiszolgáltatását megtagadta és megtartotta a Vulkaskot-Ukraina Ltd. áruit, mivel a címezett nem fizette ki a fuvardíjat. A címezett a bírósághoz fordult és 74716,39 UAH (hrivnya) összegű kártérítési igényt terjesztett elő az áruveszteség miatt.

Az elsőfokú bíróság az ukrán polgári és kereskedelmi jog rendelkezései alapján arra a következtetésre jutott, hogy a felek nem kötöttek szerződést, mivel nem jutottak megállapodásra az alapvető szerződési feltételek tekintetében. Az első fokú bíróság a kártérítést teljes egészében a címezettnek ítélte meg. A fuvarozó a fellebbezésében akként érvelt, hogy a bíróság nem tárta fel kellő alapossgal a tényállást, az ügy háttérét nem vizsgálta ki teljes mértékben, továbbá az „áru fuvarozási kérelem” szövegét nem értékelte helyesen. A fuvarozó véleménye szerint a szállítást, azaz a fuvardíjat az áru átvétele előtt kellett kifizetni. Az Ukrán Legfelsőbb Kereskedelmi Bíróság megállapításainak fényében az áru megtartása nem indokolt, mivel a fizetési eljárást a felek nem határozzák meg. A bíróság az CMR egyezmény 20. cikkével kapcsolatban tett azon feltevésre, hogy az árut elveszítettnek kell-e minősíteni, akként reagált, hogy mivel a fuvarozó a szállítástól számított 60 napon belül nem szállította ki az árut, így az árut a 20. cikk értelmében elveszítettnek kell tekinteni. A legfelsőbb bíróság a kártérítési iránti kérelmet elutasította. Azonban az ítéletében megjegyezte, hogy amikor a címezett fizeti a szállítással járó kötelezettségeket/költségeket - többek között a hozzáadottérték-adó (ÁFA) és a behozatali vámok alóli mentesség vonatkozásában - ezt nem lehet akként megítélni, hogy a címezett nem fizeti meg a fuvardíjat a fuvarozónak. Az áruveszteség kompenzációját az áruk értékének, a behozatali vámok és az ÁFA összegének a vámáru-nyilatkozattal megerősített összegeként lehet kiszámítani.

A fenti nemzetközi bírósági joggyakorlatból megállapítást nyerhet az az oly sokszor taglalt tézis, hogy az esetek jelentéktelen százalékát nem számítva, sem elsőfokon, de még másodfokon sem születik, mindenre kiterjedő ítélet. A fent elemzett holland és ukrán esetben egyetlen bírósági döntés sem értett egyet az előtte szólóval [...] sőt, ahogy haladt előre a bírósági döntéshozatal, egymástól teljes mértékben eltérő ítéletek születtek. Nyilván ennek meg van az előnye, illetve a hátránya is. Előnyként tarthatjuk számon azt a tény, hogy a legfelsőbb fórumok talán már eljutottak arra a szintre, hogy alapos és konzekvens ítéletet hozzanak. Azonban az alsóbb szintű bíróságok nem elég mélyreható tényállás-megállapításai, hiányos bizonyítási eljárásai, mind-mind odavezetnek, hogy az ügyeket évekre elodázzák, ezzel növelve a felek per-és egyéb költségét és csökkentve a perhatékonyág elvét.

3. Összegzés

A fentebb részletezett magyar és nemzetközi bírósági ítéletekből mindazonáltal ki

szeretnék emelni néhány „érdekes” mozzanatot. Az alábbi hipotetikus fejtegetések már magukban megérintenek egy újabb tanulmányt, azonban jelen tanulmány keretei csak az alább említett feltételezéseknek engednek teret. Álláspontom szerint mind a magyar, mind nemzetközi bírósági alsóbb szintű joggyakorlat hajlamos téves eredményre jutni a nem kellőképpen feltárt tényállás okán. Ezzel meghosszabbítva a bírósági eljárást, megnövelve a költségeket, és kedvét szegve a feleknek a bíróság előtti jogérvényesítéstől. Mint már korábban említettem a 20. cikk tekintetében nem le lehet fel az adatbázisban magyar ítélet, azonban ennek nem csak a fentebb részletezettek az okai, hanem abban a magyar jogszolgáltatásba vetett hit csökkenése is szerepet játszhat. Érdemes lenne górcső alá venni azon tényeket, is hogy a CMR egyezmény tekintetében a 2007-2008-as évektől datálva miért nem keletkeznek új esetek? Annak valószínűségét, hogy a felek nem követnek el jogsértést talán ki is zárhatnánk, ezen tény mögött jóval realisabb érvek húzódnak. A felek tartanak a hosszadalmas bírósági eljárásoktól, melyek gyakran többre kerülnek, mintha korábban egymás között megegyeztek volna, tartanak attól, hogy egy-egy eset kapcsán a szakmában elterjed a „hírük”, továbbá joggal, de tartanak attól is, hogy a konkurencia egy-egy jogerős ítéletről tudomást szerezve, annak tényállításait felhasználva (még ha az ítélet anonimizált is, de annak tényállási elemei a szakmában jól felismerhetővé teszik) előnyösebb pozícióba kerülhet. Továbbá az esetjog stagnálása vonatkozásába érdemes lenne foglalkozni azzal is, hogy talán a felek más szerződéses jog alapján próbálják-e rendezni az adott jogvitájukat. Esetleg lehetne-e párhuzamot vonni az európai uniós jogrendszerben található jogkeresési garanciákkal, vagy jogérvényesítési lehetőségekkel. Mindezek megválaszolására – ha egyáltalán kimerítő választ jelenleg lehet adni - egy jóval terjedelmesebb tanulmány keretében kerülhet sor.
