

Corvinus University of Budapest
Faculty of Business Administration

CLP 3/2017

A logisztikai tevékenységek alapvető
szerződéstípusai II.

A szállítmányozási szerződés

Bán Dániel

ISSN 2416-0415



CORVINUS LAW PAPERS

Corvinus Law Papers

CLP – 3/2017

The primary purpose of the Corvinus Law Papers (CLP) is to publish the results of research projects performed by those connected to the Department of Business Law as research reports, working papers, essays and academic papers. The CLP also publishes supplementary texts to be used for practical and theoretical training of students.

Editor-in-chief:

Dániel Deák (Professor of Law, Corvinus University of Budapest, Faculty of Business Administration, Department of Business Law)

Contact: daniel.deak@uni-corvinus.hu

Editor:

Dániel Bán (Senior Lecturer, Corvinus University of Budapest, Faculty of Business Administration, Department of Business Law)

Contact: daniel.ban@uni-corvinus.hu

Address of the Editorial Board:

Corvinus Law Papers – Editorial Board
H-1093 Budapest, Fővám tér 8. II/240., 242.1

Publisher:

Corvinus University of Budapest
Faculty of Business Administration
H-1093 Budapest, Fővám tér 8.

Responsible for the edition:

Dániel Deák, Professor of Law

ISSN 2416-0415

A logisztikai tevékenységek alapvető szerződéstípusai

II.

A szállítványozási szerződés

Bán Dániel

Budapesti Corvinus Egyetem, Gazdasági Jogi Tanszék

e-mail: daniel.ban@uni-corvinus.hu

Absztrakt: a jelen munka a logisztikai szektorban használt szerződéstípusok közül a szállítványozási szerződés alapvető jellegzetességeit – elsősorban oktatási célú megközelítésben – ismerteti.

Kulcsszavak: logisztika, szállítványozás, szerződés, felelősség, kártérítés

I. A szállítványozási szerződés fogalma

1. A szállítványozási szerződés fogalma és funkciója

A szállítványozási szerződés speciális, az árutovábbítással kapcsolatos ügyviteli tevékenység kifejtésére irányuló olyan önálló, a megbízásból kiszakadt, és szerkezetileg a megbízáson alapuló bizományhoz közel álló, nevesített szerződés, amely a felek között vegyes karakterű, de alapvetően gondossági kötelmet hoz létre, és amelynek középpontjában valamely küldemény továbbításának a megszervezése, lebonyolítása áll.

A szállítványozási és a fuvarozási tevékenység közötti alapvető különbség az, hogy amíg a fuvarozó valamely ingó dolog (küldemény) fizikai továbbítására köteles, addig a szállítványozó kötelezettsége főszabály szerint az árutovábbítás, vagyis a fuvarozás megszervezésére terjed ki.

2. A szállítványozási szerződés alanyai

A szállítványozási szerződés alanyai a megbízó és a szállítványozó. A gyakorlat azt mutatja, hogy jogértelmezési kérdések mindkét szerződési pozícióval összefüggésben felmerülhetnek: megbízói oldalon a legtöbb problémát a megbízó és az ún. *költségviselő* személyének esetenkénti elválása, szállítványozói oldalon pedig az ún. *tényleges fuvarozó* és *szerződéses fuvarozó* közötti elhatárolás okozza.

A szerződési gyakorlatban nem ritkán fordul elő, hogy a megbízó azzal a kitéttel ad megbízást a szállítványozónak, hogy a szállítványozási díj és a szállítványozással felmerülő költségek vonatkozásában harmadik személyt jelöl meg kötelezettként (költségviselő). Ez a gyakorlat sokszor vezet a szállítványozó díjigényével kapcsolatos jogvitára. A szerződések relatív szerkezetének elvételéből következően ugyanis a megbízó és a szállítványozó megállapodása önmagában nem keletkeztethet kötelezettséget harmadik személyre nézve. A megbízó által költségviselőként megjelölt harmadik személy ezért kizárólag akkor válik a szállítványozási díj és költségek megfizetése vonatkozásában kötelezetté, ha e kötelezettség elvállalására nézve jognyilatkozatot tesz. Ez a jognyilatkozat írásban, szóban, vagy ráutaló magatartással is megtehető. Ez utóbbinak tekinthető például az, ha a költségviselőként

megjelölt személy a szállítványozási díj egy részét a szállítványozónak megfizeti, és az is, ha a szállítványozóval szemben beszámítással él. Ha azonban az eset összes körülménye alapján nem állapítható meg, hogy a harmadik személy a költségviselésre kötelezettséget vállalt, akkor vitás lehet, hogy a szállítványozó – aki korábban elfogadta, hogy nem a megbízó fog részére teljesíteni – igényét a megbízóval szemben érvényesítheti-e. A szállítványozónak a megbízó és a költségviselő személyének az esetleges elválásából eredő jogérvényesítési nehézségeinek a kiküszöbölése érdekében rögzíti a Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége által közzétett Általános Szállítványozási Feltételek 7. § 4. pontja, hogy ha a megbízó a szállítványozási megbízásban harmadik személy fizetését igéri a szállítványozási szerződés teljesítéséért, a szállítványozó e feltételt visszautasíthatja, illetve e harmadik személy nem fizetése esetén a megbízó tartozik a szállítványozó követeléseit – kamatokkal együtt – kielégíteni. Ez a rendelkezés tehát – feltéve természetesen, hogy általános szerződési feltételként a szállítványozási szerződés részévé vélik – még arra az esetre is helytállási kötelezettséget ró a megbízóra, ha a költségviselő egyébként a díj megfizetésére maga is kötelezettséget vállalt.

A szállítványozói alanyi pozícióval, pontosabban a szállítványozókénti minősítéssel kapcsolatban a nemzetközi kereskedelmi gyakorlatban régóta ismert az ún. tényleges fuvarozó és szerződéses fuvarozó közötti különbségtétel. A nemzetközi szállítványozási gyakorlatban erre nézve kialakult szabályokat a szállítványozók nemzetközi szövetsége (az ún. FIATA) által közzétett általános szállítványozási feltételek, a *FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services* a fogalom-meghatározások között rögzítik. Ezek szerint tényleges fuvarozó (performing carrier) az a személy, aki a küldeményt saját fuvarszközével maga továbbítja, szerződéses fuvarozó (contracting carrier) pedig az, aki kifejezetten, vagy hallgatólagosan fuvarozói felelősséget vállalt, anélkül, hogy a küldeményt ő maga fuvarozná. A fogalom-meghatározásokból is következik, hogy a gyakorlatban leginkább a szállítványozó és a szerződéses fuvarozó, mint alanyi kör között képzelhetők el átfedések. A szállítványozó szerződéses fuvarozókénti minősítését a kereskedelem igényeinek való megfelelés ösztönözte. A szállítványozók – közülük is különösen a tőkeerős nagyvállalatok – számára ugyanis gyakran üzletileg indokolt a bizonyos tekintetben szigorúbb fuvarozói felelősség elvállalása, amelynek költségeit részben – a megnövekedett biztosítási díjak szállítványozási díjba való beépítésével – visszaterhelhetik megbízóikra.

3. A szállítványozási szerződés tárgya: a szállítványozási tevékenység

A szállítványozó fuvarszervezői tevékenysége körében *a saját nevében és a megbízója javára* az árutovábbítással összefüggő *szerződések megkötésére és jognyilatkozatok megtételére* köteles. Ezzel összefüggésben hangsúlyozzuk, hogy a Ptk. a szállítványozást nem zárja a hagyományos értelemben felfogott *fuvarbizomány* fogalmi keretei közé, a szállítványozó ugyanis immár nem köteles fuvarozási szerződést (is) kötni. A Ptk. értelmében tehát szállítványozásról lehet szó akkor is, ha a szállítványozó a küldemény továbbításával összefüggésben fuvarozási szerződést nem, hanem kizárólag *egyéb szerződéseket* köt. Ezek közül – példálózó jelleggel – megemlíthetők a vámügynöki, raktározási, átrakási, rakományigazítási, hajóraktér-foglalási, valamint az egyéb ún. fuvarozási célú bérleti szerződések.

A szállítványozó a küldemény továbbításával összefüggésben nemcsak szerződéskötésre, hanem (egyéb) jognyilatkozatok tételére is köteles. E jognyilatkozatok köre elvben rendkívül széles, gyakorlati szempontból azonban leginkább azoknak a jognyilatkozatoknak a megtétele releváns, amelyek a megbízó jogainak megóvása érdekében szükségesek (pl.: kárfelvételi jegyzőkönyv készítése, fenntartás, felszólamlás, stb.).

4. Szállítványozási díj, költségigény és refakcia

A szállítványozási szerződés jellemzően visszterhes szerződés, vagyis a szállítványozót tevékenysége ellátásáért díj illeti meg. A szállítványozási tevékenység elvégzéséért járó ellenszolgáltatás a szállítványozási díj. A szállítványozó a szállítványozási díjon felül azoknak a költségeknek a megtérítését is követelheti a megbízótól, amelyek a szállítványozási tevékenység ellátásával összefüggésben szükségesen és indokoltan merültek fel. E költségek közül azonban a szállítványozó a szállítványozás ellátásával rendszerint együtt járó költségek előlegezésére köteles.

A szállítványozó amellet, hogy fuvarszervezőként tevékenykedik a megbízója érdekében, üzletszerzőként, vagyis egyfajta sajátos ügynökként is eljárhat a fuvarozó érdekében. A fuvarozónak ugyanis egyáltalán nem mindegy, hogy a szállítványozó vele, vagy egy másik fuvarozóval köti-e meg a megbízó javára kötendő fuvarozási szerződést. Előfordulhat, hogy a szállítványozó kvázi ügynöki tevékenységét a vele szerződő fuvarozók honorálni kívánják, hiszen a fuvarozók számára komoly piaci előnyt jelenthet, ha egy-egy nagyobb megbízói körrel rendelkező szállítványozó az árutovábbítási tevékenységre nézve velük köt szerződést. Ezért cserébe a fuvarozó fuvardíjkedvezményt, vagy üzletszerzési jutalékot (ún. *refakciát*) nyújthat a szállítványozónak. A szállítványozó által elért esetleges üzletszerzési jutalék, illetve utólagos fuvardíjkedvezmény így rendszerint nem a szállítványozó és a megbízó közötti egyszeri szállítványozási szerződéshez, hanem a szállítványozó által a fuvarozók számára közvetített ügyletek volumenéhez kapcsolódik. A szállítványozó refakcia követelése iránti jogát tehát elsősorban a szállítványozási tevékenység *kettős gazdasági funkciója* indokolja.

5. A szállítványozási szerződés háttérjoga

A szállítványozás jogi értelemben komoly átfedéseket mutat a bizományi és a fuvarozási szerződéssel. Miután a szállítványozó a küldemény továbbításának megszervezésére vállal kötelezettséget, a szállítványozás fókuszában természetesen a fuvarozás áll. S minthogy a szállítványozó e kötelezettségét – főszabály szerint – a saját nevében és a megbízója javára történő szerződéskötéssel teljesíti, a szállítványozás a bizomány tradicionális konstrukcióján alapul. Erre tekintettel rögzíti a Ptk. azt, hogy a szállítványozási szerződés tekintetében a bizományi, illetve a fuvarozási szerződés szabályait megfelelően alkalmazni kell. A *bizomány* a megbízó és a szállítványozó *egymásközi viszonyában*, a *fuvarozás* pedig a *küldeménnyel kapcsolatos* tájékoztatási kötelezettség, a küldemény kezelése, megóvása, továbbítása, a szállítványozót megillető *zálogjog*, valamint a *fuvarozási szerződésből fakadó követelések elévülése* tekintetében minősül a szállítványozás háttérjogának. A bizomány (és ezen keresztül a megbízás), valamint a fuvarozás (és ezen keresztül a vállalkozás) szabályai *szubszidiarius* alkalmazásának előírása egyben azt is jelzi, hogy a szállítványozási szerződés által létrehozott kötelelem ún. vegyes karakterű kötelelem, vagyis a gondossági és az eredménykötelmek bizonyos sajátosságait vegyíti.

II. A szállítványozó igényérvényesítési kötelezettsége

1. Igényérvényesítési kötelezettség és perbeli legitimáció

A Ptk. 6:303. §-a értelmében a szállítványozó a megbízó igényeit a fuvarozóval és más, a szállítványozó által igénybe vett közreműködőkkel szemben, a megbízó utasítása esetén a megbízó költségére és veszélyére köteles érvényesíteni. A szállítványozó utasítás nélkül is köteles a megbízó jogainak megóvásához szükséges nyilatkozatokat megtenni.

A szállítványozó igényérvényesítési kötelezettségét rögzítő szabály tulajdonképpen egy sajátos *kettős természetű* norma. A rendelkezés kettős jogi természete abból adódik, hogy egyfelől *anyagi jogi kötelezettséget* ró a szállítványozóra, másfelől viszont egyben *eljárási jogosultságot* is ruház rá. A szállítványozó a megbízója igényeit ugyanis adott esetben – feltéve, hogy erre a megbízó utasítást ad, és a költségeket előlegezi – perben is köteles érvényesíteni. Az így indult perben a szállítványozó felperesként tehát olyan igények érvényesítésére válik jogosulttá, amelyek végső soron nem őt, hanem megbízóját illetik. A szállítványozó perbeli legitimációját (perlési jogosultságát) ilyenkor az adja, hogy – a szállítványozás háttérjogául szolgáló bizomány konstrukciójából adódóan – a harmadik személyekkel kizárólag ő kerül közvetlen szerződéses jogviszonyba, a megbízója viszont nem.

2. Az igényérvényesítési kötelezettség terjedelme

Mindenekelőtt azt kell rögzíteni, hogy a szállítványozó csak a *megbízója* igényeit köteles érvényesíteni, harmadik személyek igényeit tehát nem. Ha azonban a megbízónak a fuvarozás során bekövetkező árukárból eredő követelését a biztosító megtéríti, és ez utóbbi regressz igényvel lép fel, akkor mindenképpen állást kell foglalni abban a kérdésben, hogy a megbízó biztosítója által a fuvarozóval szemben érvényesített regressz igény a megbízó igényének minősül-e. Más szóval: a szállítványozó akkor is köteles és jogosult a fuvarozóval (vagy egyéb közreműködővel) szembeni igény érvényesítésére, ha erre nem a megbízója, hanem a megbízójának korábban már teljesítő biztosító utasítja?

A kérdéssel kapcsolatban elvileg két lehetséges válasz merül fel. Vagy az, hogy a biztosító által a fuvarozóval szemben előterjesztett regressz igényt immár a biztosító saját igényének tekintjük, vagy az, hogy – a biztosítási jog körében érvényesülő megtérítési igény szabályaira támaszkodva – a biztosító regressz igényét továbbra is az eredeti megbízói igényvel azonosnak tekintjük, azzal érvelve, hogy csupán az igényjogosult személyében állt be változás. Ha az előbbi értelmezést fogadjuk el, akkor a szállítványozó a biztosító regressz igényét nem köteles és jogosult érvényesíteni, az utóbbi értelmezés viszont a szállítványozó igényérvényesítési kötelezettségét ezen igények tekintetében is fenntartja. Az 1959-es Ptk.-n alapuló bírói gyakorlat a megbízói igények kiterjesztő értelmezését követte, és a biztosító regressz igényét a szállítványozó által érvényesítendő – kvázi megbízói – igénynek tekintette. Álláspontunk szerint azonban ez a kiterjesztő megközelítés a 2013. évi Ptk. kontextusában – figyelemmel a szállítványozási tevékenységek tényleges piaci környezetére, valamint a biztosítási jog körében korábban érvényesülő *cessio legis* szabályának feladására is – immár nem indokolt.

Az igényérvényesítési kötelezettséggel kapcsolatban további kérdésként merülhet fel, hogy az érvényesítendő megbízói igények körébe mely igények tartozhatnak bele. A szállítványozás szerződési konstrukciójára figyelemmel csak azokat a fuvarozóval (közreműködővel) szemben fennálló megbízói igényeket köteles a szállítványozó érvényesíteni, amelyek a szállítványozó által a saját nevében, de a megbízója javára kötött szerződésből erednek. Ennek dogmatikai oka az, hogy a szállítványozási szerződés nem arra irányul, hogy a szállítványozó a megbízóját annak igényérvényesítése során általában segítse, hanem arra, hogy valamely küldemény továbbításában – elsősorban szerződések saját nevében, de a megbízója javára történő megkötésével – közreműködjön. A szállítványozó igényérvényesítési kötelezettsége pedig abból a sajátos helyzetből ered, hogy ő tulajdonképpen nem a saját, hanem megbízója javára szerződik. Mindezekből következően az igényérvényesítési kötelezettség a megbízónak az árutovábbítással össze nem függő *más szerződésekből* eredő, vagy *deliktualis* (nem szerződésből eredő) igényeinek az érvényesítésére nem terjed ki.

A gyakorlatban gondot okozhat annak megítélése, hogy a szállítványozó a megbízói igényeket egészen pontosan kivel, illetve kikkel szemben köteles érvényesíteni. Ezzel összefüggésben a bírói gyakorlatban az a kiterjesztő értelmezés vált uralkodóvá, amely szerint a szállítványozó a megbízója igényeit nem kizárólag a fuvarozóval, hanem „más, a szállítványozó által igénybevett közreműködőkkel szemben” is köteles érvényesíteni. Ezt a kiterjesztő értelmezést emelte törvényerőre a 2013. évi Ptk. is.

A szállítványozó – főszabály szerint – kizárólag a megbízó erre irányuló utasítása esetén, továbbá a megbízó *költségére és veszélyére* köteles az igényérvényesítésre. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a szállítványozó igényérvényesítési kötelezettségének a teljesítése körében, adott esetben, jogosult és egyben köteles a megbízó igényeit bíróság előtt is érvényesíteni. A szállítványozó perindításra azonban csak akkor köteles, ha erre nézve a megbízótól kifejezett utasítást kap. Az ilyen jellegű megbízói utasítás megtagadásával kapcsolatban – összhangban a megbízói érdek védelmének elvével – a bírói gyakorlatban rögzült, hogy nem állapítható meg a szállítványozó jogellenes magatartása és kártérítési felelőssége, ha az igényérvényesítést a megbízó kárát okozó harmadik személlyel szemben olyan esetben tagadja meg a szállítványozó, amikor az nem járna eredménnyel, vagy csak aránytalanul magas költséggel volna lehetséges. Ezzel összefüggésben azonban a bírói gyakorlatban arra is felhívták a figyelmet, hogy olyan egyedi esetek is felmerülhetnek, amelyekben az igényérvényesítéshez – annak gazdaságtalansága ellenére is – érdeke fűződik a megbízónak: például a megbízói követelés elvi jellege vagy gyakori ismétlődése miatt. Ilyenkor a szállítványozó igényérvényesítési kötelezettségének teljesítése, illetve megszegése körében a felelősségi kérdéseket ezen egyedi szempontok figyelembevételével és gondos mérlegelésével kell rendezni.

Fontos és a megbízó érdekének védelmét szolgáló szabály, hogy a szállítványozó még erre irányuló kifejezett megbízói utasítás híján is köteles a megbízó *jogainak megóvásához* szükséges nyilatkozatokat megtenni. A gyakorlatban ez legtöbbször azt jelenti, hogy a szállítványozó köteles az ahhoz szükséges jognyilatkozatokat megtenni, hogy a megbízó követelése a fuvarozóval, illetve a közreműködőkkel szemben ne évüljön el. Ezen túlmenően is köteles azonban a szállítványozó mindazon nyilatkozatokat megtételére, amelyek az igényérvényesítés előfeltételeit teremtik meg. Így például köteles a fuvarozás körében bekövetkezett kár bizonyításához szükséges kellő tartalmú okiratok felvételéről a küldemény átvételkor gondoskodni.

III. A szállítványozói önszerződés (az ún. belépési jog)

A szállítványozót megilleti az ún. önszerződés joga, vagyis az, hogy a szállítványozási szerződés alapján az árutovábbításhoz szükséges szerződéseket (vagy azok közül egyet, vagy többet) a megbízójával maga kösse meg. Ez a helyzet például akkor, ha a szállítványozó nem köt harmadik személlyel fuvarozási szerződést a megbízója javára, hanem ő maga köti meg a fuvarozási szerződést is közvetlenül a megbízójával).

A szállítványozó önszerződése esetén tehát valójában *két szerződés* jön létre a megbízó és a szállítványozó között: egy szállítványozási szerződés, és – ez előbbi alapján – egy az árutovábbítással összefüggő másik szerződés. Ebből következően a szállítványozót a szállítványozási díj akkor is megilleti, ha a másik szerződést is maga köti meg a megbízójával.

A gyakorlatban felmerülő esetek azt mutatják, hogy célszerű felhívni a figyelmet a szállítványozó önszerződése és a szállítványozó általi fuvarozói felelősségvállalás közötti különbségre. Az előbbi esetben arról van szó, hogy a szállítványozó a küldemény továbbításához szükséges fuvarozási szerződést nem harmadik személlyel köti meg a megbízója javára, hanem maga köti szerződést a megbízóval (ilyenkor tehát fuvarozóként

szereződik). Ehhez képest más a helyzet akkor, ha a szállítványozó a megbízója javára harmadik személlyel köt fuvarozási szerződést, de ez utóbbi magatartásáért a megbízóval szemben közvetlenül felelősséget vállal. Ilyenkor lényegében arról van szó, hogy a szállítványozó szerződéses alapon ún. *del credere* helytállási kötelezettséget vállal a fuvarozó teljesítéséért a megbízóval szemben.

Az önszerződéssel összefüggésben fontos kiemelni, hogy a szállítványozó esetleges belépése nem változtat szállítványozói státuszán, vagyis azon, hogy a szállítványozót a szállítványozási szerződésből eredően – a tényleges árutovábbításai (fuvarozási) teendőkön túl – továbbra is terhelik az általa vállalt szállítványozói kötelezettségek is.

IV. A szerződésszegésért viselt (kontraktuális) felelősség

1. A szállítványozó felelőssége szerződésszegésért

A szállítványozó szerződésszegésért viselt felelősségére főszabály szerint a Ptk. *általános szerződésszegési szabályai* az irányadók. Ezekhez képest a Ptk. két olyan tényállást jelöl meg, amelyek esetében a szállítványozó nem az általános szabályok szerint, hanem *fuvarozó módjára* felel:

- ha a küldeményt mások küldeményeivel együtt, azonos fuvarozási eszközzel továbbította, és a kár ezen okból keletkezett; illetve
- ha a birtokában lévő küldemény elvész vagy károsodik.

Az elsőként említett tényállás az ún. *gyűjtőforgalomban történő továbbítás* esete. Ezzel összefüggésben fontos kiemelni, hogy a szállítványozó fuvarozói felelőssége nem a gyűjtőtovábbítás során, hanem a gyűjtőtovábbítás miatt bekövetkezett károkért áll fenn (amelyek természetesen a gyűjtőtovábbítás során is bekövetkezhetnek).

A gyűjtőforgalomban továbbító szállítványozó fuvarozói felelősségét elsősorban a gyűjtőforgalomban való továbbítással *megtakarítható fuvar költség* és a gyűjtőtovábbításban rejlő *nagyobb kockázat* indokolja. A szállítványozó ugyanis fuvar költséget takaríthat meg azzal, hogy a különböző megbízók küldeményeit egy fuvar eszközzel továbbítja, hiszen így a fuvar eszközök optimálisabb kihasználtsága biztosítható, amely végső soron a fuvar díj csökkenésében realizálódik. A gyűjtőforgalomban történő továbbítás során ugyanakkor jóval nagyobb a kockázata annak, hogy az egyik küldemény a másikban kárt okoz. Ez a legtöbbször valamilyen tényleges fizikai sérülés, tehát árukár formájában jelentkezik, de az sem kizárt, hogy az egyik megbízó küldeményének elhúzódnó vámkezelése miatt a másik megbízó küldeményének kiszolgáltatása – a gyűjtőforgalomban való továbbításra tekintettel – késedelmet szenved. Ilyenkor a késedelemről eredő kár is okozati összefüggésben lehet a gyűjtőtovábbítás tényével. A Ptk.-nak a gyűjtőtovábbítással kapcsolatos felelősségi szabálya azon a megfontoláson alapul, hogy – figyelemmel a fuvar díjcsökkenésre tekintettel a szállítványozó által elérhető előnyökre – célszerű az ezzel járó nagyobb kockázatot is a szállítványozóra telepíteni.

A szállítványozót terhelő fuvarozói felelősség másik esete az, amikor a szállítványozó birtokában lévő küldemény elvész vagy károsodik. A szállítványozó fuvarozói felelősségét ilyenkor az indokolja, hogy a küldemény birtokban tartása miatt az ún. *custodia felelősség* elvi alapja ugyanúgy fennáll, mint a küldeményt ténylegesen továbbító fuvarozó esetében.

Ha a küldemény továbbítására nem gyűjtőforgalomban került sor, és a szállítványozói custodia sem állapítható meg, a szállítványozó a fuvarozó esetleges szerződésszegéséért nem tartozik felelősséggel. Ilyenkor a szállítványozó csupán arra köteles, hogy a megbízó igényeit

a fuvarozóval, illetőleg az egyéb közreműködőkkel szemben érvényesítse. Annak ugyanakkor természetesen nincs akadálya, hogy a szállítványozó (a FIATA Model Rules terminológiája szerint ilyenkor mint ún. szerződéses fuvarozó) – elsősorban üzleti megfontolásból – ún. *del credere* helyállást vállaljon a megbízójával szemben.

2. A megbízó felelőssége szerződésszegésért

A megbízó – a Ptk. általános szerződésszegési szabályai alapján – minden olyan magatartásával okozott kárért felelősséggel tartozik, amely magatartása a szállítványozási szerződés bármely rendelkezése megszegésének minősül. A Ptk. ugyanakkor bizonyos, a gyakorlatban tipikusnak mondható megbízói szerződésszegést külön is nevesít. Ezek szerint a megbízó felel azért a kárért, amely az általa adott utasításból, a küldemény elégtelen csomagolásából, jelöléséből, vagy a megbízó által adott adatok, okmányok, információk hiányosságából, pontatlanságából, vagy hiányából származik.

A külön nevesített megbízói szerződésszegésekkel kapcsolatban a következőkre kell felhívni a figyelmet: amíg a megbízó kizárólag az általa adott utasításért, adatokért, okmányokért és információkért felel, addig a küldemény elégtelen csomagolásáért, illetve jelöléséért akkor is felel, ha egyébként a küldeményt nem ő csomagolta, illetve látta el jelöléssel. Mindebből következően a megbízó a szállítványozóval szemben akkor is felel a csomagolás, illetve a jelölés elégtelenségéből származó károkért, ha a csomagolást, illetve a jelölést egyébként nem maga végezte. Az más kérdés, hogy az elégtelenül csomagoló, illetve jelölő harmadik személlyel szemben a szállítványozónak kártérítést fizető megbízó regressz igényvel léphet fel.

A szerződéses jogviszonyok relatív szerkezetéből adódik, hogy a megbízó felelősségére vonatkozó rendelkezés főszabály szerint kizárólag a megbízó és a szállítványozó egymásközi viszonyában alkalmazható. Ebből következik, hogy a szállítványozó és a fuvarozó, illetve a szállítványozó és a küldemény továbbításával összefüggő szerződést kötő más személy közötti jogviszonyban a szállítványozó – például a küldemény elégtelen csomagolásából eredő károk esetén – a másik féllel szemben nem feltétlenül mentesülhet a felelősség alól arra hivatkozva, hogy a küldeményt a megbízó csomagolta elégtelenül. Az árutovábbítás körében tipikusan felmerülő jogviszonyláncolatra tekintettel tehát akkor, ha a küldemény elégtelen csomagolása folytán például a fuvarszközben keletkezik kár, úgy e kárt a szállítványozó köteles a fuvarozónak megtéríteni, de megtérítési igénye keletkezik saját megbízójával szemben.

A szállítványozási gyakorlatban nem ritka jelenség, hogy a szállítványozónak harmadik személy (tipikusan az a személy, akivel a szállítványozó a megbízója javára szerződést köt) követelésével kell szembe néznie. Ezeknek a költségeknek egy része azonban éppen azért merül fel, mert a szállítványozó a megbízójának utasítását követve ad a vele szerződő fuvarozónak (vagy más közreműködőnek) olyan további utasítást, amelyre tekintettel ez utóbbinak a szállítványozóval szemben követelése merülhet fel. Ez a helyzet például akkor, ha a megbízó az eredetitől eltérő útvonalat, vagy kiszolgáltatási címet határoz meg. Ha erre tekintettel a szállítványozó a fuvarozónak utólagos rendelkezést ad, akkor a fuvarozó maga is megfelelő biztosítékot követelhet a szállítványozótól, amely biztosítékadás a szállítványozó oldalán többletköltséggként jelentkezik. Az ilyen és ehhez hasonló esetekre nyújt védelmet a szállítványozó részére a Ptk. azáltal, hogy biztosítja: ha a szállítványozó észleli, hogy a szállítványozás ellátásával összefüggésben harmadik személynek követelése merülhet fel, a szállítványozó a követelés mértékéhez igazodó megfelelő *biztosítékot követelhet* a megbízójától. Abban az esetben pedig, ha a megbízó nem ad megfelelő biztosítékot, a szállítványozó a szerződést felmondhatja.

V. A szállítványozási szerződésből eredő igények elévülése

A szállítványozási szerződésekből eredő igények nem az általános (öt éves) elévülési idő, hanem az annál rövidebb *egy éves elévülési idő* alatt évülnek el. A speciális elévülési idővel kapcsolatban fontos kiemelni, hogy az a szállítványozási szerződésből eredő *valamennyi követelés* tekintetében irányadó. Mindez tehát azt jelenti, hogy nemcsak a szállítványozóval szembeni megbízói igények, de a megbízóval szembeni szállítványozói igények is egy év alatt évülnek el.

A Ptk. ugyanakkor – elsősorban a nemzetközi fuvarjogi egyezmények megoldását követve – az egyéves elévülési idő alkalmazhatóságát korlátozza: a *szándékosan vagy súlyos gondatlansággal okozott károkkal* összefüggésben keletkező igények elévülésére ugyanis az általános ötéves elévülési idő az irányadó.

Az elévülés akkor kezdődik, amikor a követelés esedékessé válik. Ez a szabály megfelelően alkalmazandó a szállítványozó díj- és esetleges költségkövetelése tekintetében. A szállítványozó díjkövetelése – eltérő megállapodás hiányában – az árutovábbításhoz szükséges *szerződések megkötésekor*, költségkövetelése pedig a szállítványozási *szerződés megszűnésekor* esedékes, vagyis ezekben az időpontokban e követelések elévülése is nyomban megkezdődik. Más a helyzet azonban akkor, ha a megbízónak a szállítványozóval szemben a szállítványozó igényérvényesítési kötelezettségének megszegéséből eredően áll fenn kártérítési követelése. A szállítványozó igényérvényesítési kötelezettségét ugyanis akkor szegi meg, ha a megbízó igénye a szállítványozó ellenőrzési körében felmerülő okból válik *érvényesíthetlenné*. Ez a helyzet akkor áll elő, ha a megbízónak a fuvarozóval vagy más közreműködőkkel szembeni igénye a szállítványozó kötelezettségszegése folytán évül el. Ilyenkor célszerű a megbízó szállítványozóval szembeni követelésének elévülését a fuvarozóval szembeni követeléssel összhangban szabályozni. Ez az oka annak, hogy a szállítványozó igényérvényesítési kötelezettségének megszegéséből eredő megbízói igény elévülése akkor *kezdődik*, amikor a megbízónak a fuvarozóval szembeni (és a szállítványozó által érvényesítendő) igényének elévülése *bekövetkezett*.

Felhasznált irodalom:

- Nemessányi Zoltán – Bán Dániel: A bizományi és a szállítványozási szerződés. Complex, Budapest, 2011
- Bán Dániel: A szállítványozás. In: Osztovits András (szerk.): A Polgári Törvénykönyv Magyarázata. Opten, Budapest, 2011
- Bán Dániel: Szállítványozási szerződés. In: Csehi Zoltán (szerk.): Az új Polgári Törvénykönyv magyarázata. Kommentár a 2013. évi V. törvényhez. Menedszer Praxis, Budapest, 2014
- Bán Dániel: Gondolatok a szállítványozó igényérvényesítési kötelezettségéről. In: Barta Judit – Wopera Zsuzsa (szerk.): Kodifikációs tanulmányok a polgári jog és a polgári eljárásjog témakörében. Novotni Alapítvány, Miskolc, 2011
- Bán Dániel: Joghatósági – hatásköri kérdések a nemzetközi szállítványozási szerződésekkel kapcsolatos választottbírói eljárásokban. In: Antalóczy Péter (szerk.): Hagyomány és érték. Állam- és jogtudományi tanulmányok a Károli Gáspár Református Egyetem fennállásának 20. évfordulójára. KGRE – ÁJK, Budapest, 2013