

**Gulyásné dr. Csekő Katalin PhD\***

**AZ FCA PARITÁS AZ INCOTERMS 2011 TÜKRÉBEN**

A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (ICC) a jövő évben kívánja megjelentetni az egyik legjelentősebb, és legismertebb szokványának megújított változatát: az Incoterms 2011 szabálygyűjteményt. Az Incoterms 2011 megalkotását alapvetően két tényező indokolta: egyrészt a logisztikai folyamatokban bekövetkezett radikális változások, másrészt azok a peres ügyek, amelyek tárgyát részben vagy egészben valamelyik Incoterms klauzula képezte. Az egyes eljárásokban megszületett bírói döntések az FCA paritás tartalmát is segítettek pontosítani, egzakttá tenni, rámutatva a résztvevő felek valós jogaira és kötelezettségeire.

### **AZ ESET TÉNYÁLLÁSÁNAK RÖVID LEÍRÁSA**

Egy közepes méretű magyar textilipari vállalat, a Kesztyű Kft., FCA gyártelep Incoterms 2000 paritáson értékesíti termékeit különféle export relációban egy transznacionális német megrendelő vállalat – Weisse –, mint vevő számára. A felek által a szállítási keretszerződésben kikötött és az üzleti gyakorlatukban rendszeresen alkalmazott paritás konkrétan: FCA Sajóbábony. Az eladó Kesztyű Kft., a saját ipari üzemének telephelyén rakodja meg azokat a konténereket, illetve kamionokat, amelyekre a vevő Weisse köt fuvarozási szerződéseket. Amikor a Kesztyű Kft. dolgozói az árut a konténerekbe illetve a kamionokba berakodják, a vevő által megbízott fuvarozó képviselője (a gépkocsivezető)- minden alkalommal végig jelen van, és figyelemmel kíséri a berakodás folyamatát.

A CMR fuvarlevelet a magyar exportőr tölti ki. A berakodás követően, a gépkocsivezető, a fuvarozó képviselőjében eljárva, a CMR fuvarlevelet aláírásával látja el, azt lebélyegzi, és ledátumozza. A berakodást követően a Kesztyű Kft. egy munkatársa elkíséri a rakományt Miskolcra, ahol az illetékes eljáró vámhatóság a tengerentúli export tételeket a vámellenőrzés befejezése után, lezárja. A lezárt konténerekre, illetve kamionokra a Kesztyű Kft. munkatársa számozott plombát tesz. A felek közötti üzleti viszony első időszakában ezeket a plombákat még a német megrendelő fél bocsátotta a magyar eladó rendelkezésére, de időközben a felek úgy állapodtak meg, hogy a Kesztyű Kft. köteles azt a saját költségére beszerezni, és azzal a rakományt lezárni. A plombák sorszámaikat az eladó mind a CMR fuvarlevélre, mind a kísérő exportokmányokra rávezeti.

Az áruküldeményeknek a végső távol-keleti rendeltetési helyre történő leszállítását követően, több hónappal késéssel, a megrendelő Weisse írásos reklamációjában azt jelezte az eladó felé, hogy a szerződött árumennyiség rendszeresen hiányosan érkezik. A vevő nemcsak a hiányzó árutétel ellenértékét követeli vissza, de kártérítési igénnyel is élni kíván. Jogi érvelését arra alapozza, hogy miután a plombák sértetlen állapotban érkeztek meg, így feltételezhető, hogy az árut az eladó már a berakodáskor hiányosan adta föl.

A jelen értekezés azt a jogi kérdést kívánja megvizsgálni, hogy valóban terheli-e a magyar exportőrt felelősség az eltűnt árutételekért, illetve, hogy a Weisse igénye tekinthető-e részben vagy egészben megalapozottnak.

---

\* BGF Külkereskedelmi Kar, Nemzetközi Kereskedelem és Logisztikai Intézeti Tanszék, főiskolai docens.

### VIZSGÁLATI SZEMPONTOK

A szerződő felek jogait és kötelezettségeit három jogi vetületben célszerű megvizsgálni:

- Az INCOTERMS 2000, illetve a jövőbeni együttműködést feltételezve a 2011 szokvány;
- Egyezmény a Nemzetközi Közúti Fuvarozási Szerződésről (továbbiakban CMR);
- A fuvarszerződésre alkalmazandó hatályos nemzeti jog alapján.

A felek a közöttük érvényesen létrejött és hatályos keretszerződésükben, az áruval kapcsolatos szállítási, illetve fuvarozási feladataik, jogaik és kötelezettségeik tekintetében, egyező és kifejezett akarattal az INCOTERMS 2000 szokványt rendelték alkalmazni. Az Incoterms 2000 szokvány FCA Free (named) carrier paragrafusai közül eladói oldalról:

- az A4 Szállítás (Delivery);
  - az A5 Kockázatátzállás (Transfer of risks), valamint
  - az A8 A szállítás, a fuvarozási okmányok és azzal egyenértékű elektronikus üzenetek ellenőrzése; (Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message)
- paragrafusok képezik a jelen elemzés tárgyát.

Vevői oldalról (az eladói kötelezettséggel parallel):

- a B4 (Taking delivery) a szállítmány átvétele;
  - a B5 (Transfer of risks) a kockázat átszállás, valamint
  - a B8 (Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message) A szállítás, a fuvarozási okmányok és azzal egyenértékű elektronikus üzenetek ellenőrzése
- paragrafusok tartalma igényel mélyebb elemzést.

Az A4 Szállítás (Delivery) paragrafus bevezető részében a következőket rendeli: *„az eladó kötelessége, hogy az árut annak a fuvarozónak, vagy más személynek adja át, akit a vevő megnevezett.... (the seller must deliver the goods to the carrier or another person nominated by the buyer), a megnevezett helyen, és időben vagy azon szállítási időtartamon belül, amelyben a felek megállapodtak.”*

A fenti cikkely szövegi megfogalmazásából három kifejezés érdemel figyelmet:

- Elsőként a „delivery” szót célszerű megvizsgálni, amely nem pusztán szállítást, hanem „handing over”-t, azaz átadást is jelent.
- A második szócsoport: a „to the carrier or another person”, amely kifejezés egyrészt a fuvarozóra, másrészt egy másik személyre, elsődlegesen a szállítmányozóra utal. Az Incoterms szokvány az irányadó nemzeti jog hatáskörébe utalja annak a kérdésnek a jogi megítélését, hogy mely személy tekintendő fuvarozónak, illetve szállítmányozónak.
- A harmadik kifejezés a „nominated” szó, amely nemcsak kijelölést, hanem megbízást („appoint”) is jelent.

Az új Incoterms 2011 a „delivery”-t, mint teljesítendő kötelezettséget a következőképpen magyarázza:

*„A szállítás akkor fejeződik be:*

- a) ha a megnevezett hely az eladó telephelye, amikor az árut abba a fuvareszközbe rakodták be, amelyet a vevő biztosított;*
- b) minden más esetben, amikor az árut azon személy rendelkezésére bocsátották, akit a vevő kijelölt; az eladó azon fuvareszközén, amely kész a vevő által lebonnyolítandó kirakodásra;”*

A „delivery” szó az új Incoterms 2011 szerint több értelmet is nyer. A fenti a) pont szerint azt jelzi, hogy az árut a megadott/biztosított fuvareszközbe berakodták (*„the goods have been loaded”). Ilyenkor egy lezárult folyamatról van szó, és az eladó felelőssége egyértelmű:*

- viseli mindazokat a kockázatokat, amelyek a berakodás során fölmerülhetnek;
- viseli a berakodás költségeit;
- biztosítja a berakodáshoz szükséges munkaerőt és technikai feltételeket;
- felel azért, hogy az áru a kárveszély átszállásának, azaz a berakodás befejezésének pillanatában a szerződött tulajdonságaival hiánytalanul rendelkezék.

A fenti b) pontban foglalt rendelkezés ugyanakkor már számos kétséget vet föl.

Észre kell venni azt a finom, de nagy horderejű változást, amely a két szokvány között feszül. Míg az Incoterms 2000 „*to the carrier or another person*”-ról szól, addig a 2011 szokvány már csak a vevő által megnevezett/kijelölt személyt nevesíti: „*at the disposal of the person nominated by the buyer*”.

A kárveszélyátzállás egzakt fizikai helyeként az új Incoterms 2011 az eladó fuvarszerszámát jelöli meg: „*on the seller's means of transport ready for unloading*”.

Mindebből az következik, hogy a kirakodás egyértelműen a vevő joga és feladata és egyidejűleg a ő viseli a kirakodással együttjáró kockázatokat, és a bekövetkező károkat is.

Ha az eladó az áruját gyűjtőforgalomban szállítja, akkor az új szokvány értelmében a gyűjtőszállítványozót a vevő jelöli ki és bízza meg a következő feladatok ellátásával:

- az eladói fuvarszerszámról való lerakodás;
- a raktárba vagy szabadtérre történő berakodás;
- gyűjtőszállítvány képzése és az elfuvarozás.

Az új Incoterms 2011 szokvány egyrészt előrelépés, másrészt a Nemzetközi Kereskedelmi Kamara egyéb szokványaira is oly jellemző módon, felületes, miután a kockázatátzállás kérdéskörére nézve nem ad precíz választ. Az egységesen A5, illetve B5 jelzéssel ellátott cikkelyekben ugyanis egyszerűen csak visszautalás történik az A4, illetve a B4 pontokra, többlet információ nélkül.

A fentieket összegezve megállapítható, hogy a kockázatátzállás helye az eladó fuvarszerszáma, a kirakodás megkezdését megelőző pillanatban. Ebben az időpillanatban kell az árunak mindazon tulajdonságokkal rendelkeznie, amelyekben a felek megegyeztek ahhoz, hogy az eladó hibátlanul tudjon teljesíteni. Amint az árut megemelik, ez már a vevő kockázatára történik. Eladói oldalról ez azt jelenti, hogy az eladó képviselőjének végig ott kell lennie a kirakodás során, annak folyamatát feszült figyelemmel kell végigkövetnie, és bármely fuvarozói hibát azonnal dokumentálnia szükséges (pl. mobiltelefonnal történő fényképezés). Mindez nem megoldhatatlan, de nem életszerű, sőt kétségkívül nehézkes és időt rabló procedúra: a fuvarozó ellenérdekeltségét sem szabad figyelmen kívül hagyni.

Az időtényező azonban más összefüggésben is kulcsszerepet játszik. A szokvány az angol jogi hagyományokat követve „rendelkezésre bocsátásról” és nem átadásról szól. A szituáció a következőket jelenti: az eladó megérkezik a gyűjtőszállítványozó belföldi vagy külföldi telephelyére és ott addig vár, amíg a szállítványozó nem kész az árut kirakodni. A várakozás költségei, illetve a várakozás miatt és közben felmerülő kockázatok az eladó vállát nyomják.

A probléma igazi arca azonban csak az átvevő személyének tükrében mutatkozik meg igazán. Az új Incoterms 2011 ugyanis elhagyta a fuvarozó vagy szokásjog alapján „another person”-nek nevezett szállítványozó kifejezéseket, helyette egyszerűen egy olyan személyről szól, akit a vevő kijelölt. Nem kis horderejű kérdéskörrel van itt szó.

Ha az árut egy fuvarozó veszi át, akkor őt a fuvarozási jog értelmében, egy elkülönült<sup>1</sup> jogi személynek kell tekinteni, aki az általa elvégzett cselekményekért fokozott felelősséggel tartozik. Az új magyar Ptk. erről így rendelkezik az 5:253.§-ában: „*A fuvarozó felelős azért a kárért, amely az áruküldemény átvételétől a kiszolgáltatásáig terjedő idő alatt az áruküldemény teljes vagy részleges elveszéséből, megsemmisüléséből vagy megsérüléséből keletkezett...*” Ha azonban egy szállítványozó veszi át, illetve rakodja le az árut, lényeges momentummá válik, hogy az adott szállítványozót melyik fél bízta meg.

---

<sup>1</sup> Olyan harmadik személy, aki a saját tevékenysége körében (a fuvarozás teljesítése) végzett cselekményei során nem függ sem a vevőtől, sem az eladótól, például: ki legyen a kamionsofőr, milyen típusú legyen a fuvarszerszám stb.

## GULYÁSNÉ DR. CSEKŐ K.: AZ FCA PARITÁS ...

---

Ha az eladó bízta meg, ahogy az oly sokszor előfordul<sup>2</sup>, akkor az eladó teljesítési segédjének kell a szállítványozót tekinteni, és minden történés és cselekmény az eladó felelősségi körében zajlik majd. Az ilyen természetű vitákat kívánta az új Incoterms 2011 oly módon rendezni, hogy az eladó fuvarszközéből való kirakodástól kezdődően minden az áruval végzett cselekményt egységes egésként kezeli: a szállítási folyamat teljességének elve alapján.

Az Incoterms 2011 esetében azonban vevő által megnevezett személy lehet a vevő egy másik telephelye, leányvállalata, vagy a vevő vevője is. Gyakorló külkereskedő azonnal észreveszi a rendelkezés diszharmoniját, amely egy DDU (Delivered Duty Unpaid), azaz rendeltetési helyre szállítva, de vámot meg nem fizetve) paritásba is fordulhat.

Ha ugyanis az a személy, akinek az árut a rendelkezésére kell bocsátani, nem a főfuvarozást végző fuvarozó vagy az azt szervező szállítványozó, akkor bármely személy szóba jöhet. Az eladó azonban kényes helyzetben van, hiszen akár több ezer kilométeres távolságban is lehet az „*agreed point or at the named place*”, ahol az a személy várja, akit a vevő a kirakodásra kijelölt.<sup>3</sup>

Kérdések garmadája merül föl:

- Hogyan lesz képes az eladó a kirakodást ezen a távoli ponton ellenőrizni?
- Hogyan tudja bizonyítani, hogy a fuvarszköze kirakodásra kész volt, de nem vagy nem időben fogadták?
- Mit tegyen, ha a megállapodott időben és ésszerű türelmi időn belül sem történik meg a kirakodás?
- Hogyan tudja az átvevő személyét ellenőrizni, és abban megbízni?

Az új Incoterms 2011 az FCA paritást az FOB klauzulával is összekapcsolta. A szokványt készítő szakemberek szándéka méltánylandó, de a megszületett eredmény több szempontból is kétséges. A szakértők arra a helyzetre kerestek megnyugtató megoldást, amikor a kikötői szokásjog és gyakorlat alapján az FOB eladó nem tud a saját nevében<sup>4</sup> szerződést kötni az árunak a dokkból való kiemelésére és a kisegítő hajó segítségével „on board” (hajó korlátja feletti áthaladás) szállítására. Ilyenkor az új szokvány az FCA klauzulát rendeli alkalmazni.

Az FCA paritás szerint az eladónak a vevő által megnevezett személy részére kell „átadni” az árut, de ki ez a személy: A kikötői hatóság? A főfuvar végző hajóstársaság? Feltétlenül szükséges a jelen problémának az okmányos fizetésekkel (meghitelezéssel és beszedvényvel) való összefüggésben történő értelmezése is. A vizsgálandó problematika arra a fuvarokmányra irányul, amelyet az eladó kap kézhez, ha:

- az árut a vevő vevőjének adja át;
- az árut a kikötői hatóság veszi át;
- az árut a vevő egy másik jogi személyiséggel rendelkező leányvállalata veszi át, miután ezekben az esetekben olyan személyektől származhat okmány, akik az alapügylettel semmilyen kapcsolatban nem állnak, és megjelenésük a kizárólag csak okmányokkal foglalkozó bankok számára értelmezhetetlen is lehet.

A helyzet nem megoldhatatlan, de különösen az akkreditív esetében nagyon komplikált feladat. Ha az eladónak az árut a vevő vevőjének, vagy egy tőle függő leányvállalatának a rendelkezésére kell bocsátania, képződhet-e vajon olyan okmány, amely nem marad az alapügylettel összefüggésben. Az eredmény kétséges: az átvevő késlekedhet az átvétellel, megtagadhatja a kért okmány kiadását stb. Mindez megtöri az akkreditív függetlenségét, és megsemmisíti az általa nyújtotta biztonságot.

A konkrét exportügylet elemzése előtt még egyszer szükséges áttekinteni az Incoterms 2000 vonatkozó releváns paragrafusait.

---

<sup>2</sup> A felek ilyenkor abban állapodnak meg, hogy az eladó a szorosabb üzleti kapcsolata, helyismerete miatt bízta meg a szállítványozót, és utána (jó esetben) külön számlában számlázza ki a fuvar költséget, mint továbbértékesített szolgáltatást.

<sup>3</sup> Az eladó csak a kirakodást látja, az áru további sorsát már nem tudja nyomon követni.

<sup>4</sup> A főfuvarától elkülönülten.

A 4. cikkely a) bekezdése értelmében: amennyiben a megnevezett hely az eladó telephelye, a szállítás/átadás akkor tekinthető befejezettnek, amikor az árut, azon fuvarozó által biztosított fuvar-eszközbe berakodták, amely fuvarozót a vevő vagy a vevő nevében eljáró más személy jelölte ki/bízta meg.

A jelen külkereskedelmi szerződésben a berakodás az eladó telephelyén, Sajóbáonyban történik, a vevő Weisse megbízása alapján kiállított kamionba. Az exportőr számára nem ismert és nem is bír jogi relevanciával, hogy a német megrendelő/vevő szállítványozóval vagy közvetlenül egy fuvarozóval kötött-e szerződést. Lényegesnek kizárólag az a momentum tekintendő, hogy a vevő a saját nevében, és költségére szerződik az áru elfuvaroztatása tekintetében. Ennek következtében, a fuvarszerződés is a megrendelő Weisse és a fuvarozója között hoz létre jogviszonyt, mely a kiállított CMR okmányban ölt testet. Ebben a fuvarszerződésben a megrendelő Weisse a feladó pozícióját tölti be.

Mindezen tények birtokában megállapítható, hogy a fuvarszerződésnek a berakodást végző eladó jogilag nem lesz részes fele.

A CMR 5. cikkelyének értelmében: *„A fuvarlevelet három eredeti példányban állítják ki: azokat a feladó és a fuvarozó aláírja...A fuvarlevél első példányát a feladó kapja, a második példány az árut kíséri, és a harmadikat a fuvarozó tartja meg.”*

A CMR 12. cikkelye alapján feladónak az a személy tekintendő, aki *„jogosult az áru felett rendelkezni, különsképpen kérheti, hogy a fuvarozó ne fuvarozza tovább az árut, változtassa meg a kiszolgáltatásra előírt helyet, vagy az árut más címzettnek szolgáltatassa ki, mint akit a fuvarlevélben megjelöltek.”*

Az idézett paragrafusok alapján egyértelműen igazolt, hogy a feladói pozíciót a Weisse mint vevő tölti be:

- egyrészt ő veszi kézhez a CMR első példányát;
- másrészt ő jogosult, az áru fizikai birtokába lépve, az áruakomány további sorsa felett rendelkezni.

A CMR hivatkozott rendelkezései összhangot mutatnak az Incoterms A5 („Transfer of risks”: eladói oldalról), illetve B5 („Transfer of risks”: vevői oldalról) előírásaival is, mely szerint *„az eladó addig köteles viselni az áru elveszésének, megsérülésének minden kockázatát, ameddig az árut [a vevő által kijelölt fuvar-eszközbe] be nem rakodták.”*

A fenti rendelkezések tartalmát összegezve egyértelműen megállapítható, hogy az árunak a Kesztyű Kft. telephelyén történő berakodásának befejeztével, az eladónak az áruval kapcsolatos összes ún. transport-related kockázata átszállt a vevőre.

Konkrét esetünkben ismert tény az is, hogy a fuvarozó képviselője jelen van a berakodás során.

A CMR 8. cikkelyének előírásai szerint *„a fuvarozó az áru átvétele alkalmával ellenőrizni tartozik:*

- a) az árudarabok számára, jelére és sorszámára vonatkozóan a fuvarlevélbe bejegyzett adatok pontosságát;*
- b) valamint az áru, ill. az áru csomagolásának külső állapotát.”*

Bár a felek közötti szokásos gyakorlat alapján<sup>5</sup> a berakodást és a CMR kiállítását az exportőr Kesztyű Kft. végzi, mégsem válhat a CMR értelmében feladóvá, illetve az irányadó nemzeti jog értelmében fuvaroztatóvá. Ennek oka abban keresendő, hogy a fuvarozásra/szállításra nem ő, hanem a vevő ad megrendelést, másrészt, hogy a konténer/kamion megrakását követően, a CMR Egyezmény 12. cikkelyében meghatározott rendelkezési jogok gyakorlására kizárólag a Weisse mint vevő válik jogosulttá.

---

<sup>5</sup> Mely rendkívüli jogi relevanciával bír, és amelynek a szerződés egészére kiható formáló hatását az egyes polgári jogok, így a magyar Ptk. is elismerik, és védelemben részesítik.

## GULYÁSNÉ DR. CSEKŐ K.: AZ FCA PARITÁS ...

---

Jelentőséggel bír az a tény is, hogy a fuvarozó gépkocsivezetője az áru berakodásának teljes folyamatát végigkíséri. A gépkocsivezető, mindezen tevékenysége közben, a fuvarozó képviselőjében, annak az érdekében jár el. Amikor a gépkocsivezető a CMR-t aláírja, akkor érvényes szerződést hoz létre a Weisse és fuvarozó között. A CMR fuvarlevelet dátummal ellátva ezt a fuvarszerződést hatályba is lépteti. Ettől a pillanattól kezdve a fuvarozatóval, azaz a Weisse-vel szemben a fuvarozó vállalat minden olyan kárért felel, amely az áru mennyiségében, és minőségében keletkezik, kivéve azokat, amelyek az eladó, illetve a vevő hibájára, gondatlanságára vezethetők vissza.

A fentiek teljes összhangot mutatnak az Incoterms B5 cikkelyével is, mely szerint berakodás befejezését követően a vevő tartozik felelősséggel mindazon kockázatok tekintetében, amelyek az áru elveszését, illetve az károsodását eredményezhetik. Ugyanakkor mindez a nemzeti polgári jogok vonatkozó rendelkezésével is egybees.

Az esettanulmányban elemzett szituációnak ugyanakkor van egy érdekes, és a napi gyakorlatban sohasem tudatosult vetülete is. A vevő Weisse a berakodást követően bár az áru fizikai birtokába lép, de azon tulajdonjogot nem szerez, így a Weisse-t az átvétel pillanatától kezdve úgy kell tekinteni, mint aki egy idegen személy (az eladó) áruja felett rendelkezik, hiszen annak ellenértékét még nem fizette meg. Az árukezelésére szóló felhatalmazást, a vevő Weisse, a közte és a Kesztyű Kft. között létrejött megállapodásból származtatja.

Amennyiben egy személy – esetünkben a vevő Weisse – más személy áruját (azaz a Kesztyű kft. tulajdonát) kezeli, és felette rendelkezni kíván (például a címzett, a rendeltetési hely megnevezésével stb.), akkor eljárásában minden tőle telhetőt köteles megtenni annak érdekében, hogy az idegen árut a lehetséges károsodásoktól megvédje. A Weisse nemcsak a fuvarozás során, de egészen az áru tulajdonjogának megszerzéséig a tőle elvárható legnagyobb gondosságot köteles tanúsítani az átvett, de még ki nem fizetett áru megóvása, és kezelése során.

A problémát a fuvarozásra szűkítve az alábbi következtetés vonható le.

Ha a felek határidős fizetésben állapodtak meg (például az áru átvételét követő 60. napra, azaz az eladó hitelezői státuszba került), akkor a vevő az áru átvételét követően a szállítási teljes folyamata során az eladó megbízottjaként tevékenykedik. Ezzel egyidejűleg az eladó hallgatólagosan ugyan, de mégis határozott szándékkal hozzájárul ehhez a megbízáshoz, de különösen ahhoz, hogy a vevő a saját nevében és javára kösse meg a fuvarszerződést. Mindez elméletileg azt is jelenti, hogy az eladó a fuvarszerződés feltételeit is (ráutaló magatartással, de jelen esetünkben abszolút konkrét módon, a CMR fuvarlevél kitöltésével) engedélyezi.

Más helyzet áll elő azonban akkor, ha az Incoterms 2000, illetve 2011 A4 paragrafus b) bekezdése alapján valósul meg az FCA paritás. Ha ugyanis az árut egy gyűjtőszállítványozónak kell leszállítani, és majd csak ezt követően kerül sor az elszállítására, illetve a fuvarlevél kiállítására, az eladó számára a fuvarszerződés feltételei ismeretlenek, és azokhoz ekképpen hozzájárulni sem tud.<sup>6</sup>

A vevő megbízotti státusza ebben a szituációban még fokozottabban érvényesül, miután eljárása során a (még mindig) tulajdonos eladó valamennyi vélelmezhető gazdasági, pénzügyi, erkölcsi stb. érdekére figyelemmel kell lennie.

Fölmerül az a kérdés is, hogy ha az eladó eleve hibásan teljesít a berakodáskor (például kevesebb árut rak föl a kamionra) mentesül-e fuvarozó a fuvarozatóval szembeni felelőssége alól. A CMR 9. cikkelyének 2. bekezdésének a) pontja értelmében: „A fuvarlevél ellenkező bizonyításig bizonyítékul szolgál a fuvarozási szerződés megkötésére, a szerződés feltételeire és arra nézve, hogy a fuvarozó az árut átvette.”

A b) pont így rendelkezik: „Ha a fuvarlevél nem tartalmazza a fuvarozó indokolt fenntartását, az ellenkező bizonyításig vélelmezni kell, hogy az áru és annak csomagolása jó állapotban van,

---

<sup>6</sup> A konstrukció lényegét éppen ez a „rejtettség” adja, nevezetesen, az az igény, hogy az eladó ne szerezzen tudomást sem a végső felhasználóról, sem annak székhelyéről, illetve telephelyéről.

*amikor a fuvarozó az árut átvette, továbbá, hogy az árudarabok száma, valamint azok jele és sorszáma a fuvarlevél adataival megegyezett.”*

Miután esetünkben a felek közötti áruszállításokat igazoló CMR fuvarlevelek sohasem tartalmaztak semmilyen hátrányos megjegyzést sem az átvett árutételek számára, sem azok csomagolására nézve, így a Kesztyű hiánytalan teljesítését ellenkező bizonyításig vélelmezni kell.

Amennyiben a megrendelő ezt a vélelmet vitatja, akkor a hiányos áruszállításra<sup>7</sup> vonatkozó tények tekintetében őt terheli a bizonyítási kötelezettség. Mindaddig azonban, ameddig a hiányra nézve hitelt érdemlő bizonyítékkal nem tud szolgálni, köteles a Kesztyű Kft. szállításának teljes ellenértékét a Bécsi Vételi Konvenció 66. §-a alapján megfizetni. Amennyiben a vételár megfizetési kötelezettségének nem vagy csak részben tenne eleget (az állítólagosan hiányzó tételek ellenértékét visszatartaná), akkor a Konvenció 25. §-a szerint alapvető szerződésszegést követne el, és a 74-78 §-ok alapján köteles lenne a szerződésszegésének következményeként felmerülő közvetlen és közvetett károk megtérítésére is.

A 2000 és a 2011 Incoterms A8 paragrafusának első bekezdése szerint az eladó kötelessége, hogy a saját költségviselése mellett ellássa a vevőt az áru elszállítására vonatkozó bizonyítékkal. Miután az Incoterms alapértelmezése szerint az eladó teljesítési kötelessége az áru berakodásával véget ér, így a fuvarozónak kell az eladót egy olyan okmánnyal ellátnia, amelynek adattartalma a fuvarlevéllel megegyezik (receipt), és mely okmány egyúttal bizonyítékkul is szolgál az A8 cikkely értelmében.

Az eset összes körülményét, az irányadó nemzeti és nemzetközi jogot és szokványt figyelembe véve megállapítható, hogy a Kesztyű Kft. az áru rakományban, a fuvarozás során keletkezett és a megrendelő Weisse által érvényesíteni kívánt károkért semmiféle felelősséggel sem tartozik. Vétlenségét az alábbi tények is alátámasztják:

- A fuvarozó képviselője, aki mind a berakodás, mind a vámolás folyamata során, jelen van, soha egyetlen alkalommal sem látta el a CMR okmányt negatív záradékkal.
- Az áru rakományt az eladó számozott plombával látja el, de a vevő Weisse sohasem közölt arra nézve információt, hogy a vitatott konténerek/kamionok valóban ezekkel a plombákkal érkeztek volna meg. A vevő valószínűleg sohasem ellenőrizte a plombaszámok azonosságát, az eltérésekről hiteles, harmadik személyek által kiállított igazolással nem bír.
- A magyar nemzeti vámhatóság a kamionok/konténerek lezárásakor, illetve berakodásakor jelen van, és hiányosságot nem észlelt.
- A vevő az áru átvételét, azaz berakodást követően több hónappal később, azaz nem az elvárható és még elfogadható ésszerű időben jelezte az áru rakomány mennyiségi hiányát, így a felek közötti jogviszonyra irányadó Bécsi Vételi Konvenció 38., illetve 39 §-a alapján a Weisse köteles bizonyítani, hogy:
  - A kárveszély átszállásának pillanatában az áru nem felelt meg a szerződésben meghatározott kikötéseknek, és különösen, hogy
  - mindaddig, míg az áru ellenértékét ki nem fizette, a tőle mint gondos kereskedőtől elvárható, illetve megkövetelt gondossággal és körültekintéssel járt-e el az áruval kapcsolatos műveletei során.
- A CMR alapján a fuvarozó, illetve fuvaroztató Weisse azt köteles bizonyítani, hogy a fuvar-szerződésben foglalt adatok, már a berakodáskor nem feleltek meg a valóságnak.

### FORRÁSOK

Incoterms 2000, Incoterms 2011.

Egyezmény a Nemzetközi Közúti Fuvarozási Szerződésről (továbbiakban CMR).

A szerző konkrét szakértő feladata megváltoztatott helység- és vállalatnevekkel.

---

<sup>7</sup> Például, hogy a sértetlen külső csomagolásban nem volt meg a megfelelő darabszámú áru, bár ez a nettó és bruttó súlyok megadásával könnyen kiszűrhető, természetesen föl sem tételezve azt a család eljárást, hogy a szerződött áru helyett ugyanolyan súlyú szeméttel tömők ki az egyes csomagokat.