

A NEMZETKÖZI VASÚTI ÁRUFUVAROZÁSI SZERZŐDÉS

Contract of international carriage of goods by rail

MÁTYÁS IMRE*

Jelen tanulmány a nemzetközi vasúti áru fuvarozási szerződés hátterének és szabályozásának bemutatását célozza, hiszen a vasúti fuvarozás aktuálisabb, mint valaha. A vasúti mindmáig az egyik legkedveltebb és leghatékonyabb fuvar mód, mert gyorsabb, mint a vízi, és olcsóbb, mint a közúti fuvarozás. A környezetvédelmi szempontok, a fenntartható fejlődés és a zöldenergia hasznosításának előtérbe kerülése még inkább felértékeli a vasúti fuvarozást, a nemzetközi jogegységesítési instrumentumok pedig követik a technológia és a határon átnyúló szerződések változásait. Milyen szabályanyag rendezi jelenleg ezt a szerződéstípust, és melyek a sajátosságai? Ezeket a kérdéseket vizsgáljuk a tanulmányban.

Kulcsszavak: jogegységesítés, határon átnyúló fuvarozás, COTIF, CIM, fuvarozó, felelősség

This study aims to present the background and regulation of contracts of the international carriage of goods by rail, since rail transport is more relevant than ever. Rail is still one of the most popular and efficient mode of transport, as it is faster than waterway and cheaper than road transport. The prominence of environmental protection aspects, sustainable development and the utilization of green energy increase the value of rail transport even more as changes in technology and cross-border contracts are apparently followed by the instruments of international legal unification. What regulations currently govern this type of contract and what are their characteristics? These questions are investigated in the present paper.

Keywords: legal unification, cross border transport, COTIF, CIM, carrier, liability

Bevezetés

A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga, vagy ha jobban tetszik, nemzetközi üzleti jog jogviszonyai két alapvető jellegzetességet hordoznak magukban. Az egyik a lényeges külföldi elem megléte, amely kollíziót okoz, azaz felveti két vagy több jogrendszer alkalmazásának lehetőségét, a másik pedig a gazdasági-üzleti jelleg, tehát

* DR. MÁTYÁS IMRE
PhD egyetemi docens
Miskolci Egyetem ÁJK
Európai és Nemzetközi Jogi Intézet
Európai és Nemzetközi Magánjogi Intézeti Tanszék
3515 Miskolc-Egyetemváros
imre.matyas@uni-miskolc.hu

a profit elérésének célja. Az első esetben, a jogrendszerek összeütközését vagy a felek jogválasztása (*lex pro voluntate*) vagy pedig a fórum közvetett jogrendezése oldhatja fel, míg a gazdasági-üzleti jelleg nem határon átnyúló sajátosság, a belföldi polgári jogi/kereskedelmi jogviszonyokat is a rendszeresség, üzletszerűség és a haszonszerzési cél jellemzi.

Ha tehát ez a két feltétel fennáll, akkor a jogviszony vitán felül a nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogának hatálya alá tartozik.

Ezen viszonylagosan önálló, komplex jogterület¹ különös részét alapvetően a szerződések joga teszi ki, amelyből két nagy csoport képezhető. Az egyik a főszerződések kategóriája, amelyek a gazdasági céljukat magukban hordozó szerződéseket tartalmazzák, a másik pedig a mellék- vagy járulékos szerződések, amelyek a főszerződések gazdasági céljának megvalósulását hivatottak elősegíteni.²

Az első csoportba az adásvételi szerződés, a nagyberendezések szállítása és szerelése, a technológia- és ismeretátadásra vonatkozó szerződések, valamint a lízing-szerződés sorolható, míg a mellékszerződések körében találhatjuk az áruk továbbítására vonatkozó, a nemzetközi fizetések lebonyolítását megvalósító, valamint a piacszerző ügyleteket.

Jelen írásban az áruk továbbítását taglaló szerződések közül³ a nemzetközi vasúti árufuvarozási szerződést fogjuk tüzetesebben megvizsgálni.

1. A kezdetek

A kötöttpályás közlekedés, és ezen belül is a vasút vitathatatlanul az emberiség egyik legnagyobb találmánya. A XIX. században – a gőzgéppel együtt – forradalmasította a közlekedést és az áruszállítást, elképzelhetetlen mértékben felgyorsítva mindkettőt.

Előzményei közé tartozott a bányákban már a XVII. századtól alkalmazott fa nyompálya,⁴ amelyeken a csilléket még emberi erővel mozgatták. A XVIII. században, a fémmegmunkálás fellendülésével a fa nyompályát fokozatosan felváltotta a vas sín pár, amely nagyobb terhelhetőséget és ezzel nagyobb kapacitást is jelentett, majd a továbbításba bevonták a lóerőt is. A lóvasút jó pár évtizeden keresztül valós megoldásnak tűnt a személy- és teherszállítás felgyorsításában,⁵ azonban a gőzmozdony megjelenése felülírta a várakozásokat. A gőzmozdonyok nagy füst- és

¹ Mádl Ferenc definíciója, ld. MÁDL Ferenc: *Összehasonlító nemzetközi magánjog – A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Gazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1978, 248.

² VÖRÖS Imre: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. I–II–III. Krim Bt., Budapest, 2004, 76–77.

³ Ezek a szerződések a nemzetközi vasúti, közúti, légi, vízi (ebben tengeri és folyami egyaránt), valamint multimodális, illetve konténeres áru fuvarozási ügyletek.

⁴ Legelső kötöttpályás transzport Kr. e. 200 környékén Kínában valósult meg, a Quindinasztia idején. Európában az angliai Caldbeck bányáiban, 1560-ban már bizonyíthatóan alkalmazták ezt a megoldást. <https://www.oldest.org/geography/railroads/>, 2024. április 16.

⁵ Személyszállításra először a *Surrey Iron Railway* nevű társaság indított menetrendszerű járatokat, 1803-ban, Dél-Londonban Wandsworth and Croydon között. https://www.exploringsurreypast.org.uk/event_26/, 2024. április 16.

zajterhelése miatt azonban a városokban egészen a XX. század elejéig megmaradtak a lóvontatású, kötöttpályás közlekedési eszközök, az omnibuszok.

George Stephenson, angol mérnök 1815-ben készült el Blücher nevű gőzmozdonyával, amelynek nyomtávja 1435 mm (4 láb 8½ hüvelyk) volt, ami a mai normál nyomtáv szabványa is egyben. Az első mozdony 4 kilométeres óránkénti sebességgel 30 tonnás terhet tudott elvontatni.⁶ A nagyobb teherbírás felkeltette a bányatársaságok figyelmét, amelyek szívesen investáltak a fejlesztésekbe, így rövid idő alatt nagyot nőtt a hatékonyság.

A világ első gőzüzemű vasútvonala 1825. szeptember 27-én nyílt meg a *Stockton and Darlington Railway* (S&DR) üzemeltetésében, amely a Durham megyei Shildonban lévő szénbányákat kötötte össze Darlingtonnal. Ezt alapvetően Stockton–Darlington-vasútvonalként szokták emlegetni.⁷

A fejlődés megállíthatatlan volt, 1835. május 5-én megnyílt a kontinentális Európa első vasútvonala Brüsszel és Mechelen között, 1858-ban átadták a Liverpool–Manchester-pályavonalat, majd 1869-ben elkészült az észak-amerikai transzkontinentális vasút is, Omaha, Nebraska és Sacramento, Kalifornia útvonalon. 1903-ban pedig a transzszibériai vasútvonal is befejezésre került Szentpétervár és Vlagyivosztok között.⁸

Magyarországon 1846. július 15-én adták át a forgalomnak a Pest–Vác közötti első pályaszakaszt.

A hatalmas mértékű vasútfejlesztés jelentősen elősegítette a kapcsolódó ágazatok fejlődését, hiszen a vonalak építéséhez nagy mennyiségű fém alapanyagra volt szükség, így a gazdasági folyamatok motorja lett a vasipar és a szerszámgépgyártás is.

2. Jogi háttér

A vasút rohamos elterjedése nem csoda, hiszen forradalmasította a személyszállítást és az áru fuvarozást. Korábban elképzelhetetlen mennyiségben lehetett árukat nagy távolságra, biztonságosan és viszonylag olcsón eljuttatni, egyértelműen elősegítve a külföldi piacok elérését és ezáltal a határon átnyúló szerződések volumenének növelését. Az ügyletek megnövekedett száma egyúttal azonban szükségessé tette azok jogi szabályozását is.

Nagy-Britanniában már 1844-ben kibocsátották a *Railway Act* elnevezésű vasúti törvényt, amely minimumkövetelményeket támasztott a vasúttársaságok működését illetően, és rendelkezett a vasútvonalak esetleges állami megvásárlásának lehetőségéről is.⁹

⁶ SZÜCS Tamás: *A vasúti közlekedés*. 10. http://oktat.uw.hu/munka/szallit/technika/2_vasutTech.pdf, 2024. április 16.

⁷ A vasútvonal eleinte üzemi célt szolgált, a gőzüzemű személyszállításra csak 1833-tól volt igénybe vehető. <https://www.ice.org.uk/what-is-civil-engineering/what-do-civil-engineers-do/stockton-and-darlington-railway>, 2024. április 16.

⁸ SZÜCS Tamás: i. m. 18–25.

⁹ Bővebben: Mark F. BAILEY: The 1844 Railway Act: A Violation of Laissez-Faire Political Economy? *History of Economic Ideas* 12, No. 3, 2004, 8–9.

Magyarországon, igen előremutatón 1836-ban elfogadásra került az *Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról* szóló 1836. évi XXV. törvénycikk, amely alapvetően a vasútépítéshez szükséges infrastruktúra biztosítása, vasútvonalak építése miatti kisajátítás rendezése, valamint, csakúgy, mint az angol törvény esetében is az volt, hogy a vasútvonal megépítését és a beruházás költségeinek megtérülését követően átszálljon-e a vasúti pálya tulajdonjoga az államra. A törvénycikkben ezért a 13 legsürgősebben kiépítendő vasútvonal végpontjait is meghatározták, hogy a következő országgyűlésig terjedő időtartamban megkezdődhessen a vasútépítés.¹⁰

Nemzetközi szinten 1890-ben érkezett el a jogegységesítés ideje, amikor Bernben elfogadták a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményt. Az egyezményt Magyarországon a *vasúti árufuvarozás tárgyában Bernben 1890. évi október 14-én létrejött nemzetközi egyezmény beczikkelyezéséről és az azzal kapcsolatos intézkedésekről* szóló 1892. évi XXV. törvénycikk hirdette ki.

Az egyezményt folyamatos revízió alá vették, a gyakorlati tapasztalatok és a műszaki fejlődés okán átdolgozták, kiegészítették. Az 1980-as Berni Egyezmény megoldásainak implementálása fontos mérföldkő volt a szabályozásban.¹¹

Ezt később a Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv alapján átdolgozták, és hazánkban a 2006. évi LXXVII. törvény kodifikálta.¹² Ezt később 2009-ben és 2018-ban is módosították, amely a 2020. évi LXII. törvénnyel került inkorporálásra a magyar jogba.¹³

Szólni kell a volt szocialista országok „ellenegyezményéről” is, amely a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról Szóló Megállapodás címet viseli, de az orosz nyelvű rövidítése alapján főként SZMGSZ-ként ismert.¹⁴ Az 1951-ben, a szovjet érdekszféra országainak nemzeti vasúttársaságai által elfogadott megállapodás kvázi általános szerződési feltételként funkcionált, azaz jogforrás volt, de nem jogi norma. A kilencvenes évektől folyamatosan haladt a megállapodás jogszabályi formába öntése, amely jelenleg 25 tagot számlál, de az néhány kérdés (pl. elévülés) kivé-

¹⁰ FENYVESSY Adolf: *Az első magyar vasút története*. MTA, Budapest, 1883, 14.

¹¹ La Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), azaz Berni Egyezmény, amely 1985. május 1-jén lépett hatályba, Magyarországon az 1986. évi 2. törvényerejű rendelet hirdette ki.

¹² 2006. évi LXXVII. tv. a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről.

¹³ 2020. évi LXII. törvény a Bernben, 1980. május 9-én kelt Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv szerinti szövegének 2009. évi és 2018. évi módosításai kihirdetéséről, valamint a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvény módosításáról.

¹⁴ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ (СМГС) – a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSZ).

telével alapvetően a CIM szabályaira épül.¹⁵ A kelet felé irányuló áruforgalom zökkenőmentes lebonyolítása érdekében Magyarország 2002-ben, kormányrendelettel erősítette meg részvételét a megállapodásban,¹⁶ amelyet többször is megújítottak.¹⁷ A két jogforrás viszonyának vizsgálata főként Európa keleti felén vált ki érdeklődést, azonban az európai piacok felé törekvő ázsiai országok jogtudománya is egyre aktívabb az összehasonlító kutatások terén.¹⁸

3. Az egyezmény szabályai

A Berni Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény 1893-ban lépett hatályba, jelenleg az azt működtető nemzetközi szervezetnek (OTIF)¹⁹ 51 tagja van, Európából, Észak-Afrikából és a Közel-Keletről. Az egyezmény a komplex vasúti fuvarozás szabályozását rendezi. Jelen tanulmány tárgya azonban kizárólag az árufuvarozás, ennek okán írásunkban az egyezmény a *Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok* című, CIM²⁰ rövidítéssel hivatkozott (a továbbiakban: CIM), B függelékének szabályai bírnak relevanciával.²¹ A CIM-függelék már 1961-ben elfogadták, de csak 1980-ban inkorporálták a főegyezménybe.²²

¹⁵ BÁNRÉVY Gábor: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Szent István Társulat, Budapest, 2003, 157.

¹⁶ *A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SZMGSZ) kihirdetéséről* szóló 170/2002. (VIII. 7.) Korm. rendelet.

¹⁷ Ezeket Magyarországon többek között az azóta már hatályon kívül helyezett, *a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és Mellékletei módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetben történő kihirdetéséről* szóló 2011. évi XXXVII. törvény és a *Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és Mellékletei 2015. és 2016. évi módosításaival egységes szerkezetben történő kihirdetéséről* szóló 2016. évi CV. törvény, valamint a *Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és Mellékletei 2017. évi módosításainak kihirdetéséről* szóló 2018. évi XXXIV. tv. hirdette ki.

¹⁸ Erről bővebben: Yan ZHU – Vadim FILIMONOV: Comparative study of international carriage of goods by railway between CIM and SMGS. *Frontiers of Law in China* 2018, 13 (1), 115–136.

¹⁹ Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires – OTIF, azaz a *Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Államközi Szervezet*.

²⁰ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM – Appendice B à la Convention) – A nemzetközi vasúti árufuvarozási szerződésre vonatkozó egységes szabályok.

²¹ Az egyéb mellékletek:

A Nemzetközi Vasúti Személyszállítási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (CIV – A Függeléke)

A Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID – C Függeléke)
Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre (CUV – D Függeléke)

Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre (CUI – E Függeléke)

Az 1980-as COTIF-egyezmény többször módosított, hatályos szövegét a 2006. évi LXXVII. törvény tartalmazza.

A CIM területi hatálya olyan államokra terjed ki, amelyek között biztosított a vasúti összeköttetés, így értelemszerűen Európa és a Földközi-tenger medencéje érintett. A szabályok az árunak a feladótól a címzettig történő rendeltetésszerű eljuttatását rendezik, azaz a fuvarozás során a vasútnak mit és hogyan kell teljesítenie, milyen kimentési okokra hivatkozhat szerződésszegés esetén, és hogyan alakul a jogérvényesítés menete. A CIM akkor lesz alkalmazandó a nemzetközi vasúti árufuvarozási szerződésre, ha az áru átvételének és kiszolgáltatásának helye két külön tagállam területén található, ha azonban a szerződő felek jogot választanak, azaz megállapodnak a CIM alkalmazásában, akkor elég csak egy tagállam érintettsége.²³ (2. cikk)

A CIM szabályai kógens jellegűek, de a fuvarozó vállalhat nagyobb felelősséget és terhebb kötelezettséget is. (5. cikk)

A fuvarozási jogviszony meghatározása nem okoz meglepetést: a fuvarozó az árut díjazás ellenében a rendeltetési helyre fuvarozza, és ott a jogosultnak átadja. Jelentős változás az 1980-as rendszerhez képest, hogy a szerződés létrejöttéhez immáron nem szükséges az áru átadása, így a vasúti árufuvarozási szerződés a Vilnusi Jegyzőkönyv elfogadásával reálszerződésből konszenzuál szerződéssé vált.²⁴

Érdekes megoldás egy anyagi jogi jogegységesítési instrumentumtól, hogy *ipso facto* kollíziós szabályokat is tartalmaz. A CIM ugyanis több esetben²⁵ is utal a

Egységes Szabályok a nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésére és egységes műszaki előírások elfogadására (APTU – F Függeléke)

²² VÖRÖS Imre: i. m. II. 215.

²³ Ez az alkalmazási kötelezettség is kógens jellegű, ahogy azt a Legfelsőbb Bíróság is megállapította Pfv.X.21.688/1998. sz. ítéletében: A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezmény alapján elbírálásra kerülő jogvitában a belföldi jog csak annyiban alkalmazható, amennyiben az egyezmény szabályai rendelkezést nem tartalmaznak. Ebből következik, hogy a jogosulatlanul beszedett kocsiálláspénz visszatérítésére és az azután felszámítható kamat mértékére az egyezmény szabályait kell alkalmazni. (BH 1999.1.21)

²⁴ Berni Egyezmény (1980) 11. cikk: *A fuvarozási szerződést megkötötték, amint a feladási vasút az árut fuvarlevéllel együtt fuvarozásra átvette.*

Vilnusi Jegyzőkönyv (1999) 6. cikk 1. §: *A fuvarozó a fuvarozási szerződéssel arra vállal kötelezettséget, hogy az árut díjazás ellenében a rendeltetési helyre fuvarozza, és ott az átvevőnek átadja.*

2. §: *A fuvarozási szerződést egy egységes minta alapján kiállított fuvarlevél igazolja. A fuvarlevél hiánya, szabálytalansága vagy elveszése nem érinti sem a szerződés létezését, sem érvényességét, amely ilyen esetben is a jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozik.*

²⁵ Például a 11. és 17. cikk rendelkezései az áru megvizsgálási kötelezettsége körében. Ehhez ld. MOLNÁR István János – OSZTOVITS András Mihály – PALÁSTI Gábor Péter: *Nemzetközi Magánjog és Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Joga*. Kiegészítő jegyzet. (szerk.: Palásti Gábor) Patrocinium, Budapest, 2013, 144.

jogcselekmény kifejtésének helye szerinti állam jogára, amely a *lex loci actus* kapcsolóelvét vonja be a szabályozásba.

A szerződés fuvarokmánya a fuvarlevél, ami a hajóraklevéllel ellentétben nem minősül értékpapírnak, és hiánya, szabálytalansága vagy elveszése nem érinti a szerződés létezését vagy érvényességét. Fontos szabály, hogy a fuvarlevelet minden egyes küldeményre ki kell állítani. Egy fuvarlevél eltérő megállapodás hiányában csak egy vasúti kocsi rakományára érvényes. (6. cikk.) A fuvarlevél ugyan nem kötelező, de a fuvarozó számára lényeges, hogy igazolni tudja, milyen árut vett át, mennyiség, minőség és csomagolás tekintetében, hiszen az áru az ő birtokába kerül, ezért annak megőrzése érdekében fokozott gondossággal kell eljárnia. Ha a jogosult/címzett az áru kiszolgáltatása során szerződésszegésre hivatkozik, a fuvarozó elsősorban a megfelelő tartalommal kiállított fuvarlevél alapján mentesülhet a felelősség alól.

Amennyiben a feladó és a fuvarozó nem állapodnak meg másképp, a költségeket (fuvardíj, egyéb díjak, vám és más, a szerződés megkötésétől az áru kiszolgáltatásáig felmerülő költség) a feladó fizeti. (10. cikk) A felek természetesen eltérhetnek ettől a megoldástól, de a fuvarozó érdekét az szolgálja, ha már a fuvarozás megkezdése előtt megkapja a fuvardíjat, illetve annak kifizetése egyéb módon biztosított számára.

A fuvarozó bármikor jogosult megvizsgálni, hogy a fuvarozási feltételeket betartották-e, és hogy a küldemény megegyezik-e a feladó által a fuvarlevélbe beírt adatokkal. Ha a vizsgálat érinti a küldemény tartalmát, azt lehetőség szerint a jogosult (akár a feladó, akár a címzett) jelenlétében kell végezni; ha ez nem lehetséges, a vizsgálatot bizonyítható módon, például tanúk előtt szükséges végrehajtani. (11. cikk.) Ha a fuvarozó rendellenességet észlel, azt felvezeti a fuvarlevélre.

Fontos szabály, és egyben jelzi a fuvarlevél jelentőségét is, hogy az ellenkező bizonyításáig igazolja a fuvarozási szerződés megkötését, feltételeit és az árunak a fuvarozó általi átvételét, továbbá természetesen az átvett áru mennyiségét, minőségét és csomagolását is. Fuvarlevél hiányában tehát a fuvarozó kockáztatja, hogy olyan kárért is felelnie kell, amely már az áru átvételekor fennállott.

A rakodást illetően, megállapodás hiányában az árudarabok be- és kirakása a fuvarozó, míg a kocsirakománynál a berakás a feladó, a kirakás pedig a kiszolgáltatást követően a címzett feladata. A feladó felelős a berakodás során okozott kárért. Bár a CIM ezt nem nevesíti, de ugyanez a logika érvényesül a címzett általi kirakodás során okozott károk esetében is. (13. cikk)

A fuvarozó által okozott kár háromféle lehet. Az áru késedelme, elvesztése vagy károsodása. Mindhárom tényállás eltérő módon valósul meg, de az első kettő esetében fontos szerepet játszanak a határidők.

A CIM az alábbi határidőket állapítja meg a fuvarozás tekintetében, amelyekről kizárólag a fuvarozó terhére lehet eltérni.

A fuvarozási határidő maximuma kocsirakományok tekintetében, 12 óra kezelési időt követően, minden megkezdett 400 km-re 24 óra; darabáru esetén, 24 óra kezelési időt követően, minden megkezdett 200 km-re 24 óra. A fuvarozási határidő az áru átvételétől kezdődik és a fuvarozó hibáján kívüli várakozás idejével

meghosszabbodik. A fuvarozási határidő vasárnap és a törvényes ünnepnapokon szünetel. (16. cikk)

A rendeltetési hely elérését követően, a fuvarozó köteles a teljesítés helyén, átvételi elismervény és a fuvarozási szerződés alapján járó összegek megfizetése ellenében a címzettnek a fuvarlevelet átadni és az árut kiszolgáltatni. (17. cikk)

Az árut azonban nem minden esetben lehet zökkenőmentesen a rendeltetési helyre juttatni. Ha a fuvarszerződés teljesítése során akadály merül fel,²⁶ a fuvarozó eldöntheti, hogy célszerű-e az áru fuvarozását az útvonal megváltoztatásával folytatni, vagy a jogosult érdekének az felel meg inkább, ha a fuvarozó a rendelkezésére álló lényeges adatok közlése mellett az utasítását kéri. Ha a fuvarozás folytatása objektíve nem lehetséges,²⁷ a fuvarozó köteles utasítást kérni a rendelkezésre jogosult személytől. Ha a fuvarozó észszerű időn belül nem kap utasítást, olyan intézkedéseket kell tennie, amelyek megítélése szerint a rendelkezésre jogosult személy érdekeinek leginkább megfelelnek. (20. cikk) A fuvarozási akadálytól meg kell különböztetnünk a kiszolgáltatási akadályt. Utóbbi esetén a fuvarozó elérte a rendeltetési helyet, az árut azonban érdekkörén kívül eső okból nem tudja kiszolgáltatni a jogosultnak. Ebben az esetben haladéktalanul értesítenie kell a feladót, kivéve, ha a feladó a fuvarlevélbe tett bejegyzéssel úgy rendelkezett, hogy kiszolgáltatási akadály esetén az árut neki küldjék vissza. (21. cikk)

A fuvarozót a szerződés teljesítése során természetesen nem érheti kár az érdekkörén kívül felmerült akadályok miatt, így követelheti ezzel kapcsolatos költségeinek megtérítését. Amennyiben az áru romlandó, vagy állapota ezt indokoltá teszi, vagy ha a raktározási költségek nem állnának arányban az áru értékével, a fuvarozó az árut értékesítheti, anélkül, hogy a jogosult utasításait bevárná. A fuvarozó más esetben is értékesítheti az árut, ha észszerű határidőn belül nem kapott a jogosulttól ezzel ellenkező olyan utasítást, amelynek végrehajtása tőle észszerűen elvárható. (22. cikk)

4. A fuvarozó felelőssége

A CIM lényegi része, egyben a nemzetközi fuvarjog kulcskérdése a fuvarozó felelősségének meghatározása. Mivel a rendszerint értékes áru hosszabb időn keresztül a fuvarozó birtokában van, minden tőle telhetőt meg kell tennie, hogy az szerződésszerűen meg is érkezzon a címzetthez. Ennek körében azonban jóval magasabb szintű felelősség terheli, mint az általános felelősségi alakzatoknál, azaz nem mentheti ki magát arra hivatkozással, hogy úgy járt el, ahogy adott helyzetben általában elvárható. A fuvarozót tehát objektív felelősség terheli, és csak igen szűken, a CIM által meghatározott esetekben mentesülhet. A fuvarozó felelősségét az objektív jelleg mellett két másik, úgymint a korlátozott és az egyetemleges jelző is meghatározza.

²⁶ Ezt nevezzük fuvarozási akadálynak.

²⁷ Vö. az úton lévő árut (*res in transitu*) érintő kényszerselekmények esetén a kapcsolódó megváltozása.

4.1. Az objektív felelősség.

Mit már említettük, a fuvarozó alapvetően az áru késedelméért, elvesztéséért, illetve sérüléséért felel.

Az objektív felelősségből eredően kimentésre csak igen szűk körben van lehetőség, de a CIM alapján a kimentési okok kettős osztatúak. Az első esetben a kimentési ok fennálltát a fuvarozónak kell bizonyítani. Ezek az alábbiak: A jogosult hibája, a fuvarozó hibájára vissza nem vezethető rendelkezése, az áru sajátos hibája (belső megromlás, veszteség stb.) vagy olyan körülmény, amelyet a fuvarozó nem kerülhetett el, és amelynek következményeit el sem háríthatta. A fenti körülmények esetén a fuvarozó megjelöli az áru elvesztését, sérülését, vagy a fuvarozási határidő túllépését előidéző okot, és annak tényleges bekövetkeztét bizonyítania szükséges.

A másik esetben mentesül a fuvarozó, ha az elveszés vagy sérülés a következő körülmények egyikével vagy ezek közül többel együtt járó különös kockázatból ered:

- a) az áru nyitott vasúti kocsiban történő fuvarozása;
- b) a csomagolás hiánya vagy hiányossága olyan áruknál, amelyek csomagolás nélkül vagy hiányos csomagolásban természetüknél fogva elveszésnek vagy sérülésnek vannak kitéve;
- c) a feladó által végzett berakás vagy a címzett által végzett kirakás;
- d) bizonyos áruk természetes tulajdonságai, amelyek következtében teljes vagy részleges elveszésnek vagy sérülésnek vannak kitéve, különösen törés, rozsdásodás, természetes belső megromlás, kiszáradás, vagy elszóródás útján;
- e) az árudarabok szabálytalan, pontatlan vagy hiányos megnevezése vagy számozása;
- f) élőállat fuvarozása;
- g) olyan fuvarozás, amely az érvényes rendelkezések vagy a feladó és a fuvarozó között létrejött és a fuvarlevélbe bejegyzett megegyezés alapján kíséreléssel történik, ha az elveszés vagy a sérülés olyan kockázatból ered, amelyet a kísérőnek kellett volna elhárítania. (23. cikk)

Ezen esetekben a fuvarozó hivatkozik egy vagy több, kárt okozó körülményre és a CIM megdönthető vélelmet állít fel, hogy ez valóban így történt. A jogosultat azonban a megdönthető vélelemmel szemben megilleti az ellenbizonyítás joga. (25. cikk)

4.2. Egyetemlegesség

Ha a fuvarozást több vasúttársaság végzi, a fuvarozási szerződés rendelkezéseinek megfelelően az árunak a fuvarlevéllel való átvételével minden fuvarozó szerződő félle válik, és terhelik az abból eredő kötelezettségek. Ebben az esetben minden fuvarozó a kiszolgáltatásig felelős az egész útvonalon történő fuvarozásért. A károsult tehát a kárt bármely vasúttársaságtól követelheti, és amennyiben követelése jogos, a kérelmezett vasúttársaságnak (részfuvározónak) a teljes kártérítési összeget ki kell fizetnie. (26. cikk) Ezen rendelkezés érvényes a teljesítési segéd igénybevételenek esetében is. (27. cikk)

4.3. Korlátozottság

A nemzetközi fuvarozásban a kártérítés mértéke korlátozott. Ez az objektív felelősség ellentételezésekként fogható fel, hiszen, ha a fuvarozónak magasabb felelősségi szinten kell dolgoznia, ami azt jelenti, hogy jóval szűkebb mértékben tudja magát kimenteni, akkor méltányos, hogy ezen, emelt szintű felelősség korlátozott mértékű kártérítési kötelezettséggel párosuljon. A vasúti árufuvarozásban a kártérítés mértéke árukilogrammonként 17 elszámolási egység, azaz SDR²⁸, tehát bármilyen értékű is az áru, a fuvarozó bizonyított szerződésszegése esetén, csak ilyen összeg tekintetében áll fenn a kártérítési felelősség.

Fontos kiemelni, hogy három esetben nem érvényesül a kártérítés korlátozott jellege.

Az első, amikor a fuvarozó szándékosan vagy súlyosan gondatlanul okoz kárt, tehát a gondatlanság olyan mértékű, hogy annak következményeként észszerűen várható a kár bekövetkezése. Ilyen esetekben ugyanis a fuvarozó elveszíti azt a védendő pozícióját, ami a jóhiszemű és tisztességes eljárás, valamint az együttműködési kötelezettségre vonatkozó alapelvek szerint megilleti. (36. cikk)

Másodszorban értékbevallás esetén sem érvényesül a korlátozott kártérítés, hiszen ebben az esetben a feladó és a fuvarozó megegyeznek, hogy a feladó a fuvarlevélbe bejegyzzi az áru értékét. Ez az érték pedig felülírja a CIM által meghatározott felső korlátot. (34. cikk)

Harmadszorban a kiszolgáltatási érdek bevallásának intézményét kell megemlíteni, ami hasonló az érdekebevalláshoz, annyi eltéréssel, hogy a feladó – elveszés, sérülés, vagy a fuvarozási határidő túllépése esetére – a kiszolgáltatási érdek számszerű összegét jegyzi fel a fuvarlevélre²⁹. Bizonyított kár esetén az így megjelölt összegig követelhető kártérítés. (35. cikk)

²⁸ Az SDR (*Special Drawing Rights* – különös levonási jogok) egy elszámolási egység, vagy ha úgy tetszik számlapénz, nemzetközi tartalékeszköz, amelyet az IMF (International Monetary Fund – Nemzetközi Valutaalap) hozott létre 1969-ben a tagországok hivatalos tartalékainak (alapvetően a fizikai arany és az amerikai dollár) kiegészítésére. A mai napig összesen 660,7 milliárd SDR-t (ami körülbelül 943 milliárd USD-nek felel meg) allokált az IMF. Ez magában foglalja a valaha volt legnagyobb, 2021. augusztus 2-án jóváhagyott, mintegy 456 milliárd SDR összegű allokációt. (2021. augusztus 23-i adat) Az SDR értéke egy öt valutából – amerikai dollár/USD, euró/EUR, kínai jüan/CNY, japán jen/JPY és brit font/GBP – álló kosár alapján kerül meghatározásra. Valutakódja: XDR. <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>, 2024. április 16.

²⁹ A kiszolgáltatási érdek már megjelent az 1892. évi XXV. törvénycikk 41. cikkében is, miszerint: „Ha szállítási érdek-bevallás történt, akkor a kár bizonyítása nélkül következő téritmények igényelhetők:

A szállítási határidő 1/10-éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj 2/10-e.

A szállítási határidő 2/10-éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj 4/10-e.

A szállítási határidő 3/10-éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj 6/10-e.

A szállítási határidő 4/10-éig (bezárólag) terjedő késedelem esetén a fuvardíj 8/10-e.

Hosszabb tartamu késedelem esetén az egész fuvardíj.”

5. A kártérítés

Mint fentebb említettük, a fuvarozó három módon okozhat kárt a jogosultnak, az áru elvesztése, sérülése vagy a fuvarozási határidő túllépése esetén.

Az áru elvesztését vélelmezni kell, ha azt a fuvarozási határidő lejártától számított harminc napon belül az átvevőnek nem szolgáltatták ki vagy nem bocsátották a rendelkezésére. A jogosult azonban előzetesen írásban rendelkezhet, hogy amennyiben később előkerül az áru, azt szolgáltatassák ki a számára. Ebben az esetben a vasúttal elszámol, tehát – a költségek levonásával – visszafizeti az áru elvesztése okán kapott kártérítést, de a késedelem jogkövetkezményeire igényt tarthat. Ha az áru visszaköveteléséről nem rendelkezik, vagy azt a visszaszolgáltatás megnyíltát követő 30 napon belül nem kéri, az elvesztéstől számított 1 év elteltével a fuvarozó rendelkezik az áru felett annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai szerint, amelynek a területén az áru található.³⁰ (29. cikk)

5.1. Kártérítés az áru elvesztése esetén

Az áru teljes vagy részleges elvesztése esetében a fuvarozó, minden további kár megtérítése nélkül, olyan kártérítést tartozik fizetni, amelynek összegét az áru tőzsdei árfolyama, vagy ha ilyen nincs, az aktuális piaci ár, és ha ilyen sincs, az azonos fajtájú és minőségű árunak az áru felvételének helyén és napján fennálló szokásos értéke alapján számítják ki. Ez az összeg azonban nem lehet magasabb a már említett 17 SDR/árúkilogramm értékhatárnál. Ez azt jelenti, hogy bár a kártérítés korlátozott, ha az áru piaci vagy tőzsdei értéke nem éri el a 17 SDR/kg összeget, a károsult mégis teljes kártérítést kaphat. Az áru értékének megtérítésén túlmenően a vasút megfizetni tartozik a fuvardíjat, a kifizetett vámilletéket és az egyéb, az elvesztett áru fuvarozásával kapcsolatos költségeket, ebbe bele nem értve a fogyasztási adót, ha azt előzetesen nem számolták fel. (31. cikk)

5.2. Kártérítés a sérülésért

Az áru sérülése esetében a fuvarozónak az áru tényleges értékcsökkenésének összegét kell megtérítenie. Ezt az összeget az áru elvesztése esetén fizetni hivatott kártérítés százalékos értékcsökkenésnek alapján kell kiszámítani. A fizetendő kártérítés értelemszerűen nem haladhatja meg az áru teljes értékét, azaz azt az értéket, amelyet elvesztés esetén kellene a fuvarozónak megfizetnie, illetve ha az árunak csak egy meghatározható része sérült meg, azt az összeget, amelyet az értékcsökkenést szenvedett rész elvesztése esetében kellene megfizetnie. Ebben az esetben is érvényesülnek a fenti pontban részletezett egyéb költségek, amelyek megfizetésére a károsult igényt tarthat. (32. cikk)

A kiszolgáltatási érdek bejelentése tehát lehetővé tette, hogy a jogosult a kár bizonyítása nélkül is kártérítéshez jusson.

³⁰ Ld. 25. lábjegyzetben említett kollíziós szabály.

5.3. Kártérítés a fuvarozási határidő túllépéséért

Ha az áru késedelmes kiszolgáltatása kárt okoz, a fuvarozó kártérítés fizetésére köteles, ami nem lépheti túl a fuvardíj összegének négyszeresét. A késedelem fogalma az jelenti, hogy az áru nem szerződösszerűen, a fuvarozási határidő túllépésével érkezett meg. Ilyenkor tehát elvesztésről nem beszélhetünk. Ha a káresemények kumulálódnak, minden esetben az adott kárra irányadó kártérítés fizetendő. Elvesztés esetében, ami nyilván késedelemmel is jár, csak az elvesztésre vonatkozó jogkövetkezmény alkalmazható, míg részleges elvesztés során az el nem vett áru tekintetében érvényesül a fuvardíj legfeljebb négyszeres összegének fizetési kötelezettsége. Ha az áru sérülése nem a fuvarozási késedelem következménye, akkor a sérülés és a késedelem miatti kártérítés egymás mellett is alkalmazható, azonban fontos kikötés, hogy a kártérítések együttes összege nem haladhatja meg az áru teljes elvesztése esetén fizetendő kártérítési összeget. (33. cikk)

6. Az igényérvényesítés folyamata

A nemzetközi vasúti árufuvarozási szerződés tekintetében, az igényérvényesítés érdekében szigorúan meghatározott lépéseket kell megtenni.

A jogosult az áru kiszolgáltatását követően haladéktalanul megvizsgálja azt. Ha sérülést vagy részleges elvesztést tapasztal, vagy ha azt a fuvarozó a kiszolgáltatást megelőzően észleli, a fuvarozó köteles késedelem nélkül, és ha lehetséges, a jogosult jelenlétében jegyzőkönyvben rögzíteni – az elveszés vagy sérülés természete szerint – az áru állapotát, tömegét és amennyire lehetséges, a kár terjedelmét és okát, valamint keletkezésének időpontját. Ezt a jegyzőkönyvet vasúti szakzsargonban tényálladáki jegyzőkönyvnek³¹ nevezik. Ha a jogosult a fuvarozó jegyzőkönyvben foglalt megállapításaival nem ért egyet,³² és/vagy azokat nem fogadja el, követelheti, hogy az áru állapotát és tömegét, valamint a kár okát és összegét a felek vagy a bíróság által kijelölt szakértő állapítsa meg. (42. cikk)

A fuvarozási szerződéssel kapcsolatos igényeket annak a fuvarozónak kell írásban címezni, aki ellen a peres eljárás indítható.³³ (43. cikk) A fuvarozók fő szabály

³¹ Tényálladáki jegyzőkönyv kiállítása során nélkülözhetetlen a tényálladáki jegyzőkönyv számának és kiállítási dátumának (hónap, nap) valamint az azt kiállító fuvarozó kódjának megadása a Fuvarozói Kódok Jegyzéke szerint (www.cit-rail.org). Ehhez bővebben: *CIM-Fuvarlevél Kézikönyv (GLV-CIM)*. http://mvakft.hu/wp-content/uploads/2019/07/SULI-GLV-CIM_Fuvarlev%C3%A9l_K%C3%A9zik%C3%B6nyv.pdf, 2024. április 17.

³² A magyar joggyakorlat a legtöbb európai országtól eltérően különbséget tesz a kiszolgáltatás előtt vagy után felvett jegyzőkönyv jogi jelentőségét illetően. Ez utóbbi esetben ugyanis a címezett terheli annak bizonyítása, hogy a kár még a kiszolgáltatás előtt keletkezett. Ehhez ld. BÁNRÉVY: i. m. 158.

³³ Az írásban benyújtott igény a felszólamlás, amelyet meg kell előznie a tényálladáki jegyzőkönyv felvételének, és amely nélkül nincsen perlési lehetőség. Ha a feladó él felszólamlással, a fuvarlevél másodpéldányát kell bemutatnia. Ennek hiányában be kell mutatnia az átvételtől kapott meghatalmazását, vagy bizonyítania kell, hogy az átvételtől az áru átvételét megtagadta, továbbá csatolni kell a tényálladáki jegyzőkönyvet is.

szerint egyetemlegesen felelnek, ám a perlési jog viszonylag korlátozott. Pert csak az első fuvarozó vagy az utolsó fuvarozó ellen, vagy az ellen a fuvarozó ellen lehet indítani, akinek tevékenysége során az eljárás megindítására okot adó körülmény történt. Perlési joggal a feladó vagy a címzett (a CIM szóhasználata szerint: átvévő) rendelkezik. Előbbi addig az időpontig, amíg a fuvarlevelet kiváltotta, az árut átvette vagy rendelkezési jogát gyakorolta, míg utóbbi attól az időponttól, amikor a fuvarlevelet kiváltotta, az árut átvette vagy rendelkezési jogát gyakorolta. (44. cikk)

A fentiekén túlmenően szigorú joghatósági szabályok érvényesülnek a CIM-függelékben, tekintve, hogy amennyiben a felek nem éltek joghatóság kikötésének lehetőségével, csak az a bíróság járhat el, ahol az alperes lakóhelye, szokásos tartózkodási helye, székhelye, illetve az a telephelye vagy irodája van, amely a fuvarozási szerződést megkötötte, vagy ahol a fuvarozó az árut átvette, vagy a kiszolgáltatásra kijelölt hely van. (46. cikk)

Újabb strict szabály, hogy amennyiben a jogosult az árut átveszi, a fuvarozóval szemben részleges elveszésért, sérülésért vagy a fuvarozási határidő túllépéséért a fuvarozási szerződésből eredő keresetindítási joga megszűnik. (47. cikk) Kivétel ez alól részleges elvesztés vagy sérülés esetén, ha az elvesztést vagy sérülést az előtt állapították meg, hogy a jogosult az árut átvette; vagy a kár megállapítása kizárólag a fuvarozó hibájából maradt el; egyebekben külsőleg fel nem ismerhető olyan kár esetében, amelyet csak azt követően állapítottak meg, hogy a jogosult az árut átvette, ha a jogosult a kár felfedezése után azonnal, de legkésőbb az áru átvételét követő hét napon belül a kár megállapítását kéri, és bizonyítja, hogy a kár a felvétel és a kiszolgáltatás között keletkezett.

Perelhető továbbá a fuvarozó a fuvarozási határidő túllépése esetében, ha a jogosult hatvan napon belül az első, az utolsó vagy a károkozó fuvarozók valamelyikével szemben a jogait érvényesíti; illetve, ha a jogosult bizonyítja, hogy a kár olyan cselekményből vagy mulasztásból származik, amelyet akár ilyen kár előidézésének szándékával, akár gondatlanságból okoztak, annak tudatában, hogy a kár valószínűleg bekövetkezik.

A fuvarozási szerződésből eredő igények egy év alatt évülnek el. Az elévülési idő azonban két év, ha a fuvarozó által az átvévőtől beszédett utánvét kifizetésére irányuló igényre, a fuvarozó általi eladásból eredő bevételek visszafizetésére irányuló igényre; szándékosan vagy gondatlanul, de ilyen kár valószínű bekövetkezésének a tudatában elkövetett cselekmény vagy mulasztás által okozott kár megtérítésére irányuló igényre vagy az újrafeladást megelőző valamely fuvarozási szerződésre alapított igényre vonatkozik, (48. cikk)

Ha az átvévő nyújt be igényt, be kell mutatnia a fuvarlevelet, ha azt neki átadták.

A fuvarlevelet, a másodpéldányát, valamint mindazokat az okiratokat, amelyeknek az igényhez való csatolását a jogosult szükségesnek tartja, eredetiben vagy – a fuvarozó kívánságára kellőképpen hitelesített – másolatban kell benyújtani.

Fontos szabály, hogy az elévülés szünetel, amíg a szabályszerűen benyújtott felszámolást a vasút el nem intézte, ebben a körben annak helyt adhat vagy elutasíthatja.³⁴

Az egyetemleges kötelezés okán a fuvarozók között elszámolási és visszkereseti jogviszony jön létre.

Záró gondolatok

A Berni Egyezmény, illetve újkori megvalósulásában a COTIF Egyezmény CIM-függeléke immáron évszázadokon átívelően szabályozza a nemzetközi vasúti fuvarjogot. A vasúti áruszállítás mindmáig az egyik legkedveltebb és leghatékonyabb fuvar mód, hiszen gyorsabb, mint a vízi, és olcsóbb, mint a közúti fuvarozás.

A környezetvédelmi szempontok, a fenntartható fejlődés és a zöldenergia hasznosításának előtérbe kerülése még inkább felértékeli a vasúti fuvarozást, nem is beszélve a fogyasztói társadalom által megkövetelt árubőségről, ami a modern piacgazdaságban alapvető versenykövetelménnyé teszi az áruk nagy tömegű, gyors és hatékony szállítását.

A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga kisegítő szerződésai közé tartozó vasúti árufuvarozás, mint határon átnyúló jogviszony, nemzetközi jogegységesítést igényel. A vasútüzem történeti áttekintése során világossá vált, hogy a XIX. század olyan mértékű ipari és technológiai fejlődést produkált, amely alapjaiban változtatta meg az addig ismert világot, és az új jogviszonyok tekintetében új szabályozási megoldások bevezetése volt szükséges. Az 1890-es Berni Egyezmény jó alapokat adott a jogegységesítési törekvésekkel illetően, amit az is bizonyít, hogy a Nemzetközi Közúti Áru fuvarozási Szerződésről szóló 1956-os Genfi Egyezmény igen hasonló alapokra helyezte a szabályozás rendszerét, különös tekintettel a fuvarozó felelősségére és a felelősség alóli mentesülés feltételeire. Az 1980-as Berni Egyezmény modernizálta a nemzetközi vasúti jogot, míg a Vilniusi Jegyzőkönyv a XXI. század kihívásainak megfelelően dolgozta át és tette alkalmazhatóvá a COTIF egyezményt, különös tekintettel annak cím-függelékére.

A szabályok áttekintése során megállapíthattuk, hogy a folyamatos revízió biztosítja a CIM-COTIF szabályrendszer naprakész, a modern gazdasági kihívásoknak megfelelő állapotát.

Nemzetközi joganyagok tekintetében mindig kulcskérdés a magyar fordítás, amely sok esetben azért nem tökéletes, mert ugyan megfelelő felkészültségű fordítók végzik ezen jogi szakszövegek átültetését magyar nyelvre, ám jogi végzettség

³⁴ 48. cikk: *A fuvarozóhoz írásban intézett igény esetében az elévülés szünetel addig a napig, amelyn a fuvarozó az igényt írásban elutasítja, és az ahhoz csatolt iratokat visszaadja. Ha a fuvarozó az igényt részben ismeri el, az elévülés az igény el nem ismert része tekintetében tovább folyik. Az igény vagy a válasz átvételének, valamint az iratok visszaküldésének a bizonyítása azt a felet terheli, aki erre a tényre hivatkozik. Ugyanazon tárgyra vonatkozó további igények az elévülést nem szüneteltetik.*

hiányában nem rendelkeznek azzal a jogászai szakszókincssel, ami elengedhetetlen a jogforrások értelmezéséhez és a jogalkotó szándékának megértéséhez.³⁵

A cím-függelékben két apró fordítási pontatlanság fedezhető fel. Több esetben is szerepel a keresetindítás (*bring an action*) kifejezés, amely érthető ugyan, ám a magyar jogi szaknyelvben a perlés vagy perindítás kifejezés a pontosabb, ugyanis a kereset, illetve a keresetlevél maga az a felperesi nyilatkozat, perjogi aktus, amivel a polgári per megindul. Az pedig kétségtelen, hogy keresetlevelet indítani nem lehet.

A másik az átvevő (angol eredetiben: *consignee*) kifejezés, ami magyarul pontosabb értelmet nyerne a címzett fogalom alkalmazásával, hiszen fő szabályként csak a címzett veheti át a küldeményt. A címzett meghatalmazásával ugyan más személy is lehet átvevő, de az nem a saját nevében, hanem kizárólag a címzett helyett, annak felhatalmazása alapján járhat el. Annál is inkább indokolt a feladó/címzett fordítás, mert az angol eredetiben is *consignor/consignee* kifejezés használatos, ami logikailag is alátámasztja a magyar jogi szaknyelvben is érvényesülő ellentétpár alkalmazását.

Irodalomjegyzék

- [1] MÁDL Ferenc: *Összehasonlító nemzetközi magánjog – A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Gazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1978.
- [2] VÖRÖS Imre: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga I–II–III*. Krim Bt., Budapest, 2004.
- [3] Mark F. BAILEY: The 1844 Railway Act : A Violation of Laissez-Faire Political Economy? *History of Economic Ideas* 12, No. 3, 2004, 7–24.
- [4] FENYVESSY Adolf: *Az első magyar vasút története*. MTA, Budapest, 1883.
- [5] BÁNRÉVY Gábor: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*. Szent István Társulat, Budapest, 2003.
- [6] Yan ZHU– Vadim FILIMONOV: Comparative study of international carriage of goods by railway between CIM and SMGS. *Frontiers of Law in China* 2018, 13 (1) 115–136.
- [7] MOLNÁR István János – OSZTOVITS András Mihály – PALÁSTI Gábor Péter: *Nemzetközi Magánjog és Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Joga*. Kiegészítő jegyzet. (szerk.: Palásti Gábor) Patrocinium, Budapest, 2013.
- [8] MÁTYÁS Imre: Nehézségek a kollíziós jogegységesítés területén – a nyelvi csapda. In: *Decem Anni in Europea Unione II. – Európai és Nemzetközi jogi tanulmányok*. Miskolci Egyetemi Kiadó, Miskolc, 2015, 65–76.

³⁵ Erről bővebben: MÁTYÁS Imre: Nehézségek a kollíziós jogegységesítés területén – a nyelvi csapda. In: *Decem Anni in Europea Unione II. – Európai és Nemzetközi jogi tanulmányok*. Miskolci Egyetemi Kiadó, Miskolc, 2015, 73–75.

Internetes hivatkozások

- [1] <https://www.oldest.org/geography/railroads/>, 2024. április 16.
- [2] https://www.exploringsurreypast.org.uk/event_26/, 2024. április 16.
- [3] SZŰCS Tamás: *A vasúti közlekedés*. 2016. http://oktat.uw.hu/munka/szallit/technika/2_vasutTech.pdf, 2024. április 16.
- [4] <https://www.ice.org.uk/what-is-civil-engineering/what-do-civil-engineers-do/stockton-and-darlington-railway>, 2024. április 16.
- [5] <https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2023/special-drawing-rights-sdr>, 2024. április 16.
- [6] *CIM Fuvarlevél Kézikönyv (GLV-CIM)*. http://mvakft.hu/wp-content/uploads/2019/07/SULI-GLV-CIM_Fuvarlev%C3%A9l_K%C3%A9zik%C3%B6nyv.pdf, 2024. április 17.