

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN !

A Fővárosi Ítéltábla dr. Babay Ákos ügyvéd (ügyvéd címe) által képviselt felperes neve (felperes címe) felperesnek az Illés és Társai Ügyvédi Iroda (ügyvédi iroda címe) által képviselt alperes neve (alperes címe) alperes ellen fuvardíj megfizetése iránt indított perében a Fővárosi Bíróság 2006. július 4. napján kelt 6.G.40.273/2004/43. számú ítélete ellen a felperes részéről benyújtott fellebbezés folytán meghozta az alábbi

í t é l e t e t :

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét azzal hagyja helyben, hogy a kamatfizetés kezdő időpontja 2002. május 2. napja.

Kötelezi a felperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az alperesnek 100.000,- (Egyszázezer) Ft másodfokú költséget.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

Az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás szerint, 2001. február 22-én az alperes fuvarmegbízást adott a felperesnek K-M-U. viszonylatú fuvar teljesítésére 2001. február 23-i kezdő és február 26-i lerakási időponttal toll M-ről és K-ről való elszállítására. A kikötés szerint a fuvarozó köteles az áru átvétele és a vámkezelés során az okmányokon szereplő és ténylegesen felrakott árumennyiséget ellenőrizni.

Az áru átvételekor előírta szükség esetére a CMR fenntartások jegyzékének megfelelő alkalmazását.

A felperes 2001. február 22-én nemzetközi fuvarmegbízást adott a Z, Bt.-nek a fenti fuvarfeladat teljesítésére.

A CMR fuvarlevél szerint a két felrakóhelyen összesen 121 db 6.244 kg-nyi súlyú bála került felrakásra. A címzett a CMR fuvarlevélén feltüntetett 121 bálát 115-re kijavította, mivel a 2001. február 28-án felvett protokoll szerint bruttó 303 kg körüli súlyú, 6 bála hiányzott. 2001. február 28-án az alperes arról tájékoztatta a felperest, hogy a második felrakóhelyen, Kecskeméten a jármű pénteki napon 12.45-kor fejezte be a rakodást és elhagyta a telephelyet, de a vámkezelés helyszínére csak hétfőn reggel érkezett meg.

A P. Kft., az áru feladója, 2001. március 5-én kiállította az alperesnek a nettó 4.760.142,- Ft-ról a számlát a 6 bála toll ellenértékeként kárrendezés címén. A felperes 2001. március 8-án kiállította az alperesnek a 293.494,- Ft összegű fuvardíj számlát. 2001. március 8-án az alperes áruhiány miatt kiállította a felperesnek a kárszámláját bruttó 5.955.178,- Ft-ra.

2001. augusztus 31-én az alperes 4.760.142,- Ft-ot átutalt a P. Kft.-nek 2001. december 20-án az alperes felszólította a felperest a 4.760.142,- Ft áruhiány miatti kár megtérítésére a perbeli fuvarozással összefüggésben, amit a felperes a 2002. január 10-i levelében visszautasított.

A felperes az elsőfokú bírósághoz 2002. május 2-án benyújtott keresetében az alperest 293.494,- Ft fuvardíj, ennek 2001. április 8-tól a kifizetésig számított évi 12 % késedelmi kamata és a perköltség megfizetésére kérte kötelezni figyelemmel arra, hogy a perbeli fuvarfeladatot teljesítette, és azt az alperes felszólítás ellenére sem egyenlítette ki.

Az alperes az ellenkérelmében a felperes keresetének az elutasítását és perköltségben történő marasztalását kérte. Előadta, hogy a 6 bála áru elveszésével kapcsolatban 4.760.142,- Ft összegű kárt okozott a felperes teljesítési segédje. Az áru elveszése esetén a fuvarozó a fuvardíj arányos részét köteles visszafizetni, ami jelen esetben 14.675,- Ft. A fennmaradó 278.819,- Ft összegű fuvardíjjal kapcsolatban beszámítási kifogással, 4.480.323,- Ft tekintetében viszontkeresettel élt. A viszontkeresetében érvényesített összeg után a károkozás napjától a kifizetésig számított törvényes mértékű kamat és a perköltség megfizetésére kérte kötelezni a felperest.

Arra hivatkozott, hogy az áru tényleges kiszolgáltatására a címzettnél 2001. február 28-án került sor, ahol a címzett megállapította, hogy az árujegyzékben foglaltakhoz képest 6 bálával kevesebb áru érkezett. Álláspontja szerint a felperest az áruhiányért felelősség terheli, mert a gépkocsivezető a szállítólevelekben feltüntetett árumennyiséget dokumentáltan átvette; sem a CMR fuvarlevélén, sem egyéb módon nem tett észrevételt arra, hogy a berakott mennyiséget nem tudta ellenőrizni; továbbá a felrakóhelyről történt eltávozása után indokolatlanul késlekedett a vámkezeléssel.

A felperes az alperes beszámítási kifogásának és a viszontkeresetének elutasítását kérte, hivatkozva az 1971. évi 3.tvr.-rel kihirdetett Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló Egyezmény (CMR) 9. cikk 2. pontjára és arra, hogy jelen esetben kétséget kizáróan bizonyítható, hogy az árudarabok (egységcsomagok) nem a CMR fuvarlevélen feltüntetett bálák, hanem a kötegek voltak, így a bálaszám fuvarlevélen történt feltüntetésének nincs jelentősége. A CMR 17. cikk 1. pontja szerint tartozna csak felelősséggel az áruhiány miatt, ami azonban jelen esetben nem áll fenn. Ezen túlmenően az összegszerűséget is vitatta, mivel a CMR 23. cikkének 1., 3. és 4. pontjaiban meghatározott összeget meghaladó kártérítés nem követelhető.

A Fővárosi Bíróság a 2003. június 24. napján kelt 42.G.41.190/2002/10. számú ítéletében az alperest 14.675,- Ft fuvardíj és annak 2001. április 8-tól járó évi 12 %-os mértékű késedelmi kamata, míg a felperest 4.481.323,- Ft összegű kártérítés és annak 2001. március 1-től a kifizetés napjáig járó évi 11 %-os mértékű késedelmi kamata és perköltség megfizetésére kötelezte.

A felperes által benyújtott fellebbezés folytán indult másodfokú eljárásban a Fővárosi Ítéltábla a 2004. február 5. napján kelt 11.Gf.42.249/2003/5. számú végzésében az elsőfokú bíróság ítéletének nem fellebbezett részét nem érintette, fellebbezett részét hatályon kívül helyezte, és ebben a körben az elsőfokú bíróságot a per újabb tárgyalására és újabb határozat hozatalára utasította.

A megismételt eljárásban előírta az elsőfokú bíróságnak, hogy a Pp. 3. § (3) bekezdésének utolsó fordulata szerinti tájékoztatási kötelezettségének a perbeli legitimációval és az érvényesíteni kívánt kárigény összegszerűségének bizonyításával kapcsolatban eleget kell tennie. Ezen túlmenően a követeléssel kapcsolatos legitimáció igazolása esetén tájékoztatni kell az alperest arról is, hogy a hiányzó áru feladáskori értékét a CMR 23. cikkének 1. és 2. pontja szerinti módon neki kell bizonyítania, ugyanígy az alperest a beszámítási kifogásával és a viszontkeresetével kapcsolatban tájékoztatni kell a bizonyítási kötelezettség körébe tartozó és bizonyításra szoruló tényekről. A követeléssel kapcsolatos legitimáció kérdésének tisztázását követően vizsgálni kell azt, hogy a követelt kártérítés meghaladja-e a CMR 23. cikk 4. pontja szerint kiszámított maximálisan követelhető összeget. Amennyiben a hiányzó áru értéke meghaladja a maximálisan igényelhető kártérítés összegét úgy, hogy - a felelősségkorlátozó rendelkezés 29. cikk 1. pontja szerinti feloldásának esetét nem tekintve - a fuvarozót csak a korlátozott kártérítés megfizetésére lehet kötelezni.

A megismételt eljárásban az alperes előadta, hogy a fuvarozó kártérítési felelőssége jelen esetben nem korlátozható a CMR 23. cikkében foglalt mértékre, mivel a 29. cikk rendelkezései ezt arra az esetre kizárják, ha a fuvarozó súlyos gondatlansága okozta a kárt. Ez a súlyos gondatlanság fennáll, mivel a fuvarozó péntek délután 12.45-kor a felrakást követően nem a vámra ment, hanem haza, ahol több órát eltöltött, majd egy másik faluba átment másik gépkocsivezetőért, aki késve indult el, ezért a budapesti vámot lekeste, amely miatt egész hétvégére őrizetlenül hagyta a rakományt.

A kármérték számításának alapja a P. Kft. által felvett kárjegyzőkönyv alapján készült jegyzőkönyv 4.760.142,- Ft nettó összegről, amely kárszámla a P. Kft. által a címzett részére kibocsátott 374.647,95,- DEM bruttó összegű áruszámla alapján készült, mely az értékesített árumennyiség ellenértékéről lett kiállítva a hozzá kapcsolódó rakományértékkel együtt. Ezekből a 300 kg áruhiányt figyelembe véve 1 kg-ra 117,- DEM jut, mely összesen 35.100,- DEM, míg a csomagolás 18,-DEM volt, ezért összesen 35.118,- DEM a kár összege, amelynek a feladáskori érvényes árfolyamát figyelembe véve a kár mértéke 4.760.142,- Ft.

A felperes változatlanul kérte az alperes számítási kifogásának és a viszontkeresetének az elutasítását figyelemmel arra, hogy az áruhiányért nem tartozik felelősséggel, mivel az árudarabok tartalmának ellenőrzése nem volt a fuvarozó kötelezettsége, arra a megbízás nem terjedt ki. A gépkocsivezető súlyos gondatlanságot nem tanúsított, ezen túlmenően az alperes a CMR szerint a maximált összegű kár összecszerűségét nem bizonyította.

A Fővárosi Bíróság a 2006. július 4. napján kelt 6.G.40.273/2004/43. számú ítéletében kötelezte a felperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az alperesnek 4.466.648,- Ft tőkét, annak 2001. február 28-tól a kifizetés napjáig járó évi 5 %-os késedelmi kamatát és 705.273,- Ft perköltséget, egyebekben a felperes keresetét elutasította. Kötelezte a felperest, hogy az előzetesen le nem rótt 268.880,- Ft fellebbezési illetéket, külön felhívásra fizesse meg az államnak.

Az alperes perbeli legitimációjával kapcsolatban azt állapította meg, hogy a P. Kft. nyilatkozata, valamint az alperesnek a P. Kft.-nek nyújtott teljesítése kellőképpen alátámasztotta azt, hogy az engedményezésre a feladó és az alperes között sor került, közöttük erre vonatkozó érvényes szerződés jött létre a Ptk. 328. § (1) bekezdésében foglaltak szerint.

Rögzítette, hogy az alperes a 2001. február 28-i levelében jelezte az 1 bála és 1 köteg toll hiányát. Ezt az állítást alátámasztotta a kecskeméti rakodásról becsatolt rakjegyzék, melyből megállapítható volt, hogy az 1650. sorszámot viselő bálakötegen kívül még az 1645., 1646., 1647., 1648., 1649. sorszámú bálák egy kötegbe rakodva voltak találhatóak. Egybevágott ezzel a németországi átvétel során a 2001. február 28-án felvett jegyzőkönyv tartalma is, amely a 6 bálát azonosító számmal jelölte meg, mint hiányzót.

A fentiek alapján ezért az elsőfokú bíróság úgy foglalt állást, hogy a fuvarozás során keletkezett hiány 1 bála és 1 köteg, összesen 6 bála. Mivel a fuvarozó az áru átvétele alkalmával nem élt a CMR fuvarlevélbe bejegyzett fenntartással, ezért a CMR 9. cikke 1. pontja szerint a fuvarlevél bizonyítja, hogy az ott feltüntetett mennyiségű árut a felperes átvette. Ennek ellenkezőjének a bizonyítása a felperest terhelte, ebben a körben azonban bizonyítékot nem ajánlott fel, bizonyítási indítványt nem terjesztett elő. Mindezek alapján a CMR 17. cikk 1. pontja szerint azt állapította meg, hogy a kár a fuvarozás során keletkezett.

A kár összecszerűségével kapcsolatban a meghallgatott tanúk vallomásából és a rendelkezésre álló okirati bizonyítékokból az elsőfokú bíróság azt állapította meg, hogy mindkét gépjárművezető tisztában volt azzal, hogy a nagy értékű rakományt plomba sem védi, mindkét gépkocsivezető őrizetlenül hagyta a járművet több órára. Ezen túlmenően a jármű egész hétvégén őrizetlen volt, mivel a felperes által

hivatkozott őrzött parkoló őrizetének módjára, az őrizet minőségére és az őrizet alatt beállott károkért a V. Rt. által vállalt felelősség mértékére, melyből az őrizet megfelelőségére és minőségére lehetne következtetni, semmilyen bizonyítékot nem ajánlott fel a felperes annak ellenére, hogy az alperes mindvégig tagadta azt, hogy az árut a felperes megfelelő gondossággal kezelte volna. Mindezekből az elsőfokú bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a megfelelő őrizet nem volt igazolt és a felperes súlyosan gondatlanul járt el az áru kezelése kapcsán, ezért a CMR 29. cikk 1. pontja szerint teljes kártérítés fizetésére köteles.

Az elsőfokú bíróság ítélete ellen a felperes nyújtott be fellebbezést, amelyben kérte annak megváltoztatásával a keresetnek megfelelően az alperes 293.494,- Ft nemzetközi fuvardíj és késedelmi kamataiban, valamint első- és másodfokú perköltségben történő marasztalását, az alperes beszámítási kifogásának és viszontkeresetének az elutasítását.

Arra hivatkozott, hogy az elsőfokú bíróság nem vette figyelembe azt a védekezést, hogy a fuvarozó az áru átvételekor csak az árudarabok és nem az azokon belüli bála darabszám ellenőrzésére lett volna köteles, a kötegek tartalmának, valamint a bruttó súlynak az ellenőrzését a feladónak kellett volna kérnie. Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság a rendelkezésre álló bizonyítékokból tévesen következtetett arra, hogy az áruhiány a fuvarozás során keletkezett, mivel nem lehetett kizárni, hogy a bálák már a felrakáskor is hiányoztak a kötegekből. Nem vette figyelembe a bíróság azt a lényeges körülményt sem, hogy a kötegek felrakás utáni mozgatása fizikailag nem volt lehetséges, a szállítóeszköztől köteg vagy bála eltávolítását semmilyen adat nem támasztotta alá, a rakomány sértetlenségét a vámkezelés is igazolta, a kiszolgáltatáskor pedig a vámzár sértetlen volt. Mivel az áruhiány keletkezésének sem a módja, sem az időpontja nem volt tisztázható, ezért sérelmezte, hogy az elsőfokú bíróság ezen hiányos tényállásból következtetett arra, hogy az áruhiányt a fuvarozó szándékos károkozása, illetve a kár keletkezését eredményező súlyos gondatlansága okozta. Téves következtetése miatt az elsőfokú bíróság figyelmen kívül hagyta a Fővárosi Ítéltábla 11.Gf.42.249/2003/5. számú végzésének útmutatását a korlátozott kárigény összegszerűségének számítására vonatkozóan és a teljes kár megfizetésére kötelezte az alperest.

Az alperes a fellebbezési ellenkérelmében kérte az elsőfokú bíróság ítéletének a helybenhagyását és a felperes másodfokú perköltségben történő marasztalását.

Előadta, hogy a felperes helyesen hivatkozott arra a fellebbezésében is, hogy a fuvarozó az átvételkor az árudarabok számát köteles ellenőrizni, az elsőfokú eljárás során éppen azt bizonyították, hogy a felperes nem ellenőrizte az árudarabok számát az átvételkor.

Az elsőfokú eljárás során csatolt átvételi elismervényből és a rakományjegyzékből megállapítható, hogy Kecskeméten bruttó 3.080 kg tömegű áru került felrakódásra, továbbá 12 db köteget és egy egyedülálló bálát raktak fel, azaz összesen 13 árudarabok, mely árudarabok számát a fuvarozó ellenőrizni tartozik, és ez az ellenőrzés megállapítható módon végre is lett volna hajtható az árudarabok alacsony száma és nagy mérete miatt. Amennyiben a felperes az árudarabok számának ellenőrzését elmulasztotta, az nem róható az alperes terhére, mivel a

felperes jogszabályi kötelezettségét szándékossággal egyenértékű súlyosan gondatlan mulasztásával szegte meg.

A perben felmerült minden okirat és minden nyilatkozat, illetve tény arra utal, hogy a felperes a rakományt hiány nélkül vette át, azonban hiányosan szolgáltatotta ki, ezért az áruhiány csak és kizárólag a fuvarozás során keletkezhetett.

A felperes tévesen hivatkozott a fellebbezésében arra, hogy az elsőfokú bíróság figyelmen kívül hagyta a Fővárosi Ítéltábla hatályon kívül helyező végzésében foglalt rendelkezéseket, mivel a végzés a jogértelmezés kérdésében rögzíti, hogy a fuvarozó korlátozott kártérítésre kötelezhető, kivéve, ha a CMR 29. cikk 1. pontja nem állt meg. Az elsőfokú bíróság ezért nem követett el jogszabálysértést akkor, amikor a végzés keretei között megállapította, hogy a felperesi fuvarozó súlyos gondatlansága a CMR 29. cikke szerinti teljes kártérítés jogalapjául szolgál.

A felperes a fellebbezését azzal egészítette ki, hogy a kecskeméti felrakáshoz súlyjegyzék nem állt rendelkezésre, és az alperes által becsatolt számsor nem tartalmaz súlyadatot, így nem állapítható meg, hogy az egyes bálák és azok összsúlya mekkora volt a berakáskor. A németországi kirakodáskor az egyes bálákat vették számba és ebből következően nem lehet teljes bizonyossággal megállapítani, hogy a Kecskeméten felrakott áruból milyen súllyal és hány bála volt egy kötegben, valamint azt sem, hogy nem a kibontott köteg valamelyikéből hiányzott-e bála. Ezért nem lehetett kétséget kizáróan bizonyítani, hogy a hiányzó bálák a fuvarozás alatt vesztek-e el, mint ahogy az sem nyert bizonyítást, hogy a bálák már a felrakáskor hiányoztak a kötegekből.

Az elsőfokú bíróság a bizonyítékok egyoldalú súlyosan okszerűtlen értékelésével és az ítéletben megállapított tényállással ellentétesen jutott arra a következtetésre, hogy a kárt a fuvarozó súlyos gondatlansága okozta.

Megalapozatlan az elsőfokú bíróság azon következtetése is, hogy az árukezelés során tanúsított súlyos gondatlannak értékelt magatartás és az áru elvesztése között ok-okozati összefüggés áll fenn.

A CMR 29. cikkében írt tényállás lényeges eleme, hogy a fuvarozónak az árukár bekövetkezésében szándékosan vagy azzal egyenértékű súlyos gondatlansággal kell közreműködnie. A gyakorlatban ez a fuvarozó által elkövetett bűncselekmény vagy az áru elvesztését, megsemmisülését eredményező súlyos gondatlanság esetén állapítható meg. Az ehhez szükséges többlettényálláshoz elengedhetetlen annak bizonyítása, hogy az áru miként vészett el vagy semmisült meg, amely utóbbira nézve semmilyen adat nem merült fel.

Alaptalannak találta az elsőfokú bíróság késedelmi kamat esedékességével kapcsolatos érvelését is, mivel a CMR 27. cikk 1. pontjában írt írásbeli felszólamlást a címzett nem küldött a fuvarozónak, ezért kamat felszámításának a kiszolgáltatás napjától kezdődően nincs alapja.

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét a Pp. 253. § (3) bekezdése alapján a fellebbezési kérelem és ellenkérelem korlátai között bírálta felül, így a felperes perbeli legitimációját és az elévülést nem vizsgálta.

A felperes fellebbezése kizárólag a kamatfizetés kezdő időpontja vonatkozásában alapos.

Az elsőfokú bíróság a tényállást érdemben helyesen állapította meg és a bizonyítékok okszerű mérlegelése és az abból levont helytálló jogi következtetése alapján, a megelőző eljárásban hozott iránymutatásnak megfelelően, megalapozottan kötelezte a felperest kártérítés megfizetésére.

A felperes a fellebbezésében maga is elismerte, hogy a fuvarozónak az árudarabok számát ellenőriznie kellett volna.

A CMR 8. cikk 1. pont a) pontja kimondja, hogy a fuvarozó az áru átvétele alkalmával ellenőrizni tartozik az árudarabok számára, jelére és sorszámára vonatkozóan a fuvarlevélben bejegyzett adatok pontosságát. A 8. cikk 2. pontja pedig azt mondja ki, hogy ha a fuvarozónak nincs megfelelő módja arra, hogy e cikk 1. pont a) alpontjában említett adatok pontosságát ellenőrizze, köteles fenntartását, indokaival együtt, a fuvarlevélbe bejegyezni.

A CMR 9. cikk 2. pontja szerint, ha a fuvarlevél nem tartalmazza a fuvarozó indokolt fenntartását, az ellenkező bizonyításáig vélelmezni kell, hogy az áru és annak csomagolása jó állapotban volt, amikor a fuvarozó az árut átvette, továbbá, hogy az árudarabok száma, valamint jele és azok sorszáma a fuvarlevél adataival megegyezett.

Ezen jogszabályi rendelkezésekből következően a fuvarozónak külön kikötés hiányában az árudarabok számát ellenőriznie kellett volna.

A jogszabályi rendelkezésen túlmenően a fuvarmegbízás is tartalmazta a fuvarozó árumennyiség ellenőrzési kötelezettségét, mert abban az szerepel, hogy a fuvarozó köteles az áru átvétele és a vámkezelés során az áru csomagolását, az okmányokon szereplő és ténylegesen felrakásra került áru mennyiségét ellenőrizni.

Ezzel szemben G. I. gépkocsivezető tanúkénti meghallgatáskor úgy nyilatkozott, hogy a rakodásnál nem volt jelen, ezért nem tudta megmondani, hogy hány db köteg került fel a pótkocsira. Elmondta továbbá azt is, hogy amennyiben a kötegeket meg akarta volna számolni, abban az esetben a ponyvát teljesen fel kellett volna fejteni és megnézni a kötegeket, de erre nem került sor, mert a korábbi szállítások alkalmával sem végzett ilyen ellenőrzést.

Mindezek alapján a gépkocsivezető maga erősítette meg a tanúvallomásaiban azt a tényt, hogy az árumennyiség ellenőrzési kötelezettségének nem tett eleget és semmilyen fenntartást a CMR fuvarlevélbe nem jegyzett be, ezért a CMR 9. cikk 1. pontja alapján azt kell vélelmezni, hogy a fuvarozó az árut a fuvarlevelen feltüntetett mennyiségben vette át. Ebből a szempontból irreleváns, hogy a kecskeméti felrakásnál volt-e súlyjegyzék, illetve, hogy az csak egy kézzel írt súlyjegyzék volt, azonban alkalmas volt arra, hogy a hiányzó bálák pontos számát abból meg lehetett

állapítani, amit megerősített az átvételkor felvett címzett részéről a kárfelvételi jegyzőkönyv, amelyben ugyanez sorszámú bálák hiánya került megjelölésre.

A CMR 17. cikk 1. pontja szerint a fuvarozó felelős az áru teljes vagy részleges elveszéséért vagy megsérüléséért, ha az elveszés vagy megsérülés az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be. Nem vitásan a hiányzó árumennyiség az áru átvétele és annak kiszolgáltatása között tűnt el. Mivel az árudarabok mennyiségének az ellenőrzésére az áru átvételekor nem került sor, ezen túlmenően a fuvarozást végző mindkét gépkocsivezető őrizetlenül hagyta a gépjárművet úgy, hogy plomba nem volt rajta és G. I. gépkocsivezető tanúvallomása szerint az összefűzött ponyvát bárki kibonthatta, amely körülmények azt támasztják alá, hogy az áru annak átvétele és kiszolgáltatásának időpontja között veszett el. Ezen időhatárok között, hogy pontosan mikor került sor az áru elveszésére, a fuvarozó felelősségének szempontjából nincs jelentősége.

A kártérítés összegszerűsége vonatkozásában a CMR két külön rendelkezést tartalmaz, a CMR 23. cikke korlátozást vezet be a fuvarozó felelősségét illetően abban az értelemben, hogy az áru részleges vagy teljes elvesztése esetére a küldemény súlyához viszonyítja a fuvarozó által fizetendő maximális kártérítési összeget (23. cikk. 4. pont). A CMR 29. cikke e korlátozást kizárja a fuvarozó terhére megállapítható súlyos gondatlanság vagy szándékosság esetére anélkül azonban, hogy a két felróhatósági fokozatot közelebbről körülírná. Azt az eset összes körülményei alapján mérlegeléssel lehet megállapítani, hogy bármelyik fennáll-e.

Nem tévedett ezért az elsőfokú bíróság, amikor a rendelkezésre álló bizonyítékok okszerű mérlegelése, így elsősorban a tanúvallomások és a CMR fuvarlevél adatai alapján arra a következtetésre jutott, hogy a felperes súlyosan gondatlanul járt el, amikor plombával nem védett, nagy értékű rakományt hosszú időn keresztül őrizetlenül hagyott. Ezen túlmenően a súlyos gondatlanságot bizonyítja az tény is, hogy a fuvarozó az áru átvételekor nem is volt jelen. Mindezek a körülmények azt támasztják alá, hogy a fuvarozó olyan súlyosan gondatlanul járt el a fuvarozás teljesítése során, amely megalapozza a fuvarozó teljes kártérítésre vonatkozó felelősségét.

A Kecskeméti Rendőrkapitányság 1551/2001.bü. nyomozást megtagadó határozatának indokolásában foglaltak a rendes bíróságot nem kötik, azonban a határozatból nem állapítható meg, hogy a rendőrség mire alapította azt a megállapítását, hogy sem a vámkezelés előtt, sem pedig utána nem került ki a raktérből az áru, mivel a vámkezelés előtt őrzött parkolóban volt a kamion. Ezt a tényt, ahogy azt az elsőfokú bíróság a határozata indokolásában helyesen állapította meg, az elsőfokú eljárás során a felperes nem bizonyította, a CMR-ben felsorolt felelősség kimentésre nem hivatkozott.

Megalapozott azonban az a felperesi hivatkozás, hogy a késedelmi kamat megfizetésének kezdő időpontjának meghatározására nem a jogszabályoknak megfelelően került sor.

A jelen ügyben irányadó CMR 27. cikk 1. pontja szerint a rendelkezésre jogosultat a kártérítés összege után kamat illeti meg. Ez az évi 5 %-kal számított kamat attól az időponttól esedékes, amikor az írásbeli felszólamlást a fuvarozóhoz elküldték, vagy ilyen felszólamlás hiányában attól a naptól, amikor a keresetet megindították. Jelen esetben a címzett élt felszólamlással a 2001. február 28-i jegyzőkönyv szerint, azonban azt nem a fuvarozónak, hanem a feladónak küldte el és a rendelkezésre álló iratok között nincs adat arra vonatkozóan, hogy bárki a fuvarozóhoz a kárigénnyel kapcsolatban írásbeli felszólamlással élt volna. Ezért ennek hiányában a késedelmi kamat fizetésének kezdő időpontja a keresetlevél beadásának a napja.

Mindezek alapján a Fővárosi Ítéltábla a Pp. 253. § (2) bekezdése alapján a rendelkező részben foglaltak szerint határozott.

A felperes fellebbezése érdemben nem vezetett eredményre, ezért a Pp. 239. §-a szerint alkalmazandó Pp. 78. § (1) bekezdése alapján kötelezte az alperes vonatkozásában felmerült másodfokú költség megfizetésére. A másodfokú bíróság az ügyvédi munkadíj összegét mérlegeléssel, a 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 3. § (5) bekezdése alapján határozta meg és azzal, hogy az összeg az általános forgalmi adót is tartalmazza.

Budapest, 2007. év február hó 8. napján

álinkásné dr. Mika Ágnes sk.
a tanács elnöke

. Kurucz Zsuzsánna sk.
előadó bíró

Dr. Tibold Ágnes sk.
bíró

A kiadmány hitelül:

bírósági tisztviselő