

Győri Ítéltábla
Gf.II.20.211/2015/4/I.

A Győri Ítéltábla a dr. Vajda Attila ügyvéd által képviselt felperesnek a dr. Sahin-Tóth Csaba ügyvéd által képviselt alperes ellen szerződésszegéssel okozott kár megtérítése iránt indított perében a Győri Törvényszék 2015. október 12. napján kelt G.20.342/2013/64. szám alatti ítélete ellen a felperes által 65. sorszám alatt előterjesztett fellebbezés folytán megtartott tárgyalás alapján meghozta a következő

í t é l e t e t :

Az ítéltábla az elsőfokú ítéletet helybenhagyja.

Kötelezi a felperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az alperesnek 37.225. (Harminchétezer-kettőszázhuszonöt) Ft másodfokú perköltséget.

Ez ellen az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s :

A felperes telefonon rendelte meg az alperestől 85 darab belírium-réz ötvözetből készült dűzni (fűvóka) fuvarozását a kanadai gyártó, "A". cégtől **Város 1** be, a ... utcai telephelyére kiszolgáltatással. A feladó gyártónál a kanadai **Város 2**ben 2012. november 21. napján felvett fuvarlevélen a teljes küldemény értékét 7.650. USD-ben vallották be. Az árut a feladó 10 mm - 25 mm vastagságú poliuretán ütközéscsillapító technikai habba helyezte el, majd az így rögzített árut belső és külső kartondobozba rakta, úgy, hogy a dobozok között a légrést papírnyesedék töltötte ki. Az alperes anyacége az árut **Város 2** és "**Város**"**3** között - belgiumi átrakással - légi úton fuvarozta, majd "**Város**"**3**tól **Város 1** ig közúton. Az árut a felperes székhelyén 2012. november 27-én vették át. A kézbesítési igazoláson a felperes átvevője nem rögzítette, hogy a csomagolás hiányos avagy sérült lett volna. A felperes árukár miatti reklamálására az alperes a fuvarozási díjat visszatérítette.

A felperes keresetében 700.000.Ft tőke, valamint annak a 2012. november 30. napjától a kifizetés napjáig járó késedelmi kamata (Ptk.301/A.§) megfizetésére kérte kötelezni az alperest. A felperes amiatt követelt kártérítést, mert a csomagolt áru felbontását követően kiderült: a fuvarozott 85 darab dűzniből 33 darab mechanikai behatás következtében a szélén

megsérült, így felhasználhatatlanná vált. Csatolta a gyártó "A". arra vonatkozó nyilatkozatát, hogy a hibák kiküszöbölésére szolgáló ellenőrzési rendszerük szerint a felperesnek küldött árut is megvizsgálták, a dűznik sérülésmentesek voltak a feladáskor, a csomagolás pedig megfelelő. A kereset összegét a fuvarlevélre tett értékbevallás alapján kalkulálta, ahhoz képest a 33 dűzni (darabonként 90 USD-val számolva) 2.970. USD-t ér, amely átszámítva 700.000.Ft. Álláspontja szerint az alperes szállítmányozóként (Ptk.514.§ (1) bekezdés) vállalta az áru légi- és közúti fuvarozását, ezért a bekövetkezett kárért a Ptk.520.§-a alapján felel. Hivatkozott a 2005. évi VII. törvénnyel kihirdetett, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montreali Egyezmény (ME) árukár megtérítésére vonatkozó 18. Cikk 1. pontjára is. Az ME 22. Cikk 3. pontja alapján az alperes árukárért felelőssége nem korlátozott, mivel a fuvarlevélen értékbevallást tettek. Ezen túl a 22. Cikk 5. pontja szerint a felelősség korlátozására vonatkozó rendelkezések amiatt sem alkalmazhatóak, mert megítélése szerint az alperes alkalmazottai a fuvarozás során a kárt hanyagságból okozták, a csomagot feltehetően dobálták. Kitért arra is, hogy megítélése szerint - akár a légi, akár a közúti fuvarozásra vonatkozó nemzetközi egyezmény alapján - a fuvarozó alperes felelőssége a fuvarozás során bekövetkezett károkért objektív, így az alperes köteles bizonyítani a kárfelelősségét kimentő körülményeket. A feladó gyártó nyilatkozata és a felvett fuvarlevél igazolta az áru sérülésmentes átadását.

Az alperes ellenkérelmében a kereset elutasítását kérte. Kiemelte, hogy a kézbesítési igazolás szerint a felperes az árut fenntartás rögzítése nélkül vette át, amely - az ME 31. Cikke 1. pontja szerint - vélelmet teremt arra, hogy az árut jó állapotban és a fuvarozási okmánynak megfelelően adták át. Így a felperes köteles bizonyítani, hogy az árukár, az áru megsérülése az alperesi fuvarozás során keletkezett. Kitért arra is, hogy az áru belső csomagolása nem volt megfelelő, kellőképpen nem védte meg az árut, a puha szivacsbélés nem volt méretarányos a dűznikkel, lehetővé tette azok érintkezését.

Az elsőfokú bíróság fellebbezéssel támadott *ítéletével* a keresetet elutasította. Határozata indokolásában elsődlegesen azt vizsgálta, hogy a felek között milyen típusú - szállítmányozási - avagy fuvarozási - szerződés jött létre. A Ptk.488.§ (1) bekezdése és 514.§ (1) bekezdése fogalmi elemeit mérlegelve megállapította, hogy a felek között a konkrét esetben fuvarozási szerződés jött létre, mivel az alperes a küldemény továbbításán kívül más szolgáltatást a felperesnek nem nyújtott. A részben légi úton - és részben közúton továbbított áru fuvarozására az ME 18. Cikk 4. pontja szerint a légi fuvarozás szabályait tartotta alkalmazhatónak. Kiemelte, hogy az ME 18. Cikk 1. pontja és a Pp.164.§ (1) bekezdése alapján a felperesnek kellett bizonyítania azt, hogy a kárt okozó esemény a (légi) fuvarozás során következett be. A perben kirendelt közúti-szállítási, fuvarozási igazságügyi szakértő, "B" szakvéleményében úgy ítélte meg, hogy a körülmények nem támasztják alá azt, hogy az alperes fuvarozási és logisztikai láncolatában keletkezett az áru sérülése. A felperes a bíróság felhívására anyagvizsgálati szakértő kirendelését nem kérte. A felperes által becsatolt magánszakvélemény megállapításait a kirendelt fuvarozási szakértő véleménye cáfolta. Mivel a perben a felperes a bizonyítási kötelezettségének nem tett eleget és nem igazolta, hogy a dűznik sérülése a légi fuvarozás során keletkezett, a bíróság a keresetet elutasította.

Az elsőfokú ítélet megváltoztatása és a keresetének való helytadás iránt a felperes terjesztett elő *fellebbezést*. Jogorvoslati kérelmében fenntartotta az elsőfokú eljárás során már előadott azon álláspontját, hogy akár a légi fuvarozásra vonatkozó nemzetközi egyezmény (ME), akár a közúti áru fuvarozásra vonatkozó nemzetközi egyezmény (CMR) szabályait, akár a Ptk-t tekintjük a kereset jogcímének, a fuvarozót (szállítványozót) objektív felelősség terheli az árut fuvarozás közben ért károkért. A megrendelőnek csupán azt kell igazolnia, hogy az áru továbbítására a szerződés létrejött és az áru megsérült. Ezt követően már a fuvarozónak (szállítványozónak) kell azt bizonyítania, hogy a kárfelelősségét kimentő körülmény áll fenn. Megítélése szerint a fuvarozott csomagot a fuvarozás során nagy erőbehatással dobálták, emiatt a dűznik „összekoccantak”. Álláspontja szerint a kihallgatott tanúk vallomásaival, a gyártó nyilatkozataival, a csatolt magánszakértői véleménnyel bizonyította, hogy az áru a fuvarozás során sérült meg. A gyártói nyilatkozatok szerint a feladáskor az áru sértetlen volt, míg a felperes ügyvezetője személyes előadása szerint a kicsomagoláskor a dűznik egy része sérült volt. Kitért arra is, hogy amennyiben ezeket a bizonyítékokat a bíróság nem fogadja el az árukár bekövetkezése igazolására, egyetlen megrendelő sem nyerhet pert a fuvarozóval szemben.

Az alperes *fellebbezési ellenkérelmében* az elsőfokú ítélet helybenhagyását és a felperes másodfokú perköltségben marasztalását kérte. Az elsőfokú eljárás során lefolytatott bizonyítás anyagából kiemelte a bíróság által kirendelt szakértő véleményét, amely szerint - a csomagolás sértetlensége miatt - nem vonható le következtetés az árukár keletkezésének időpontjára. Így nincs olyan peradat, amely alátámasztaná, hogy az alperes olyan gondatlan magatartást tanúsított, amely a küldemény sérülését okozhatta. A felperes fellebbezési okfejtését amiatt vitatta, mert a gyártói nyilatkozat megítélése szerint nem igazolja azt, hogy az árut a fuvarozónak sértetlenül adták át. Az áru átvételkori állapotára a kézbesítési igazolás szolgál bizonyítékként, amely szerint a küldeményt sértetlen állapotban adták át.

Az elsőfokú bíróság a helyesen megállapított tényállásból érdemben helytálló jogkövetkeztetésre jutva utasította el a keresetet, ezért a fellebbezés nem alapos.

Abban a kérdésben, hogy a felek között milyen típusú - szállítványozási avagy fuvarozási - szerződés jött létre, a felperes keresetéhez mellékelte, a felek szerződésére is irányadó Fuvarozási feltételekből, mint általános szerződési feltételekből kellett kiindulni. (1/F/3.) Az alperesi Fuvarozási feltételek 4/a. pontja úgy rendelkezik, hogy a jelen szerződési feltételek alkalmazandóak az „önök (a küldemény feladója, átadója, vagy címzettje, a fuvarlevél birtokosa, a küldemény tartamának átvéveje és tulajdonosa...) és a köztük” létrejött szerződés alapján teljesítendő fuvarozás tekintetében. (...) A feltételek 1. pontja szerint „fuvarozás” az általunk a küldemény fuvarozása kapcsán vállalt tevékenységek és szolgáltatások összességét jelenti.

A fuvarozási feltételek ezen utóbbi kikötése alapján a felek az áru nemzetközi továbbítására irányuló szerződésükben abban is megegyeztek, hogy a szerződésre a fuvarozási (és nem más) szerződés szabályai az irányadók.

A fuvarozási feltételek 4/b. pontja kitért arra, hogy a megrendelő az alperessel bármilyen típusú szerződést is köt áru fuvarozásra, elfogadja, hogy a szerződés közúti fuvarozási szerződés, ha a küldemény fuvarozására ténylegesen közúton kerül sor; míg a szerződés légi fuvarozási szerződés, ha a küldemény fuvarozására ténylegesen légi úton kerül sor.

A konkrét esetben az áru fuvarozására túlnyomórészt légi úton került sor, ezért a fuvarozási feltételek említett kikötése, valamint az ME 18. Cikk 4. pontja utolsó mondata szerint helyállóan határozott úgy a törvényszék, hogy a szerződésre a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó jogszabályok alkalmazandók.

A nemzetközi légi fuvarozási egyezmények, így az ME 18. Cikk 1. pontja, valamint a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi Varsói Nemzetközi Egyezmény becikkelyezéséről szóló 1936. évi XXVIII. törvény (VE) 18. Cikk (1) bekezdése alapján a törvényszék helytállóan állapította meg azt is, hogy - szemben a nemzetközi közúti áru fuvarozási szerződésről szóló, az 1971. évi 3. tvr-rel kihirdetett Genfi Egyezmény (CMR) 17. Cikk 1-2. pontja szerinti közúti áru fuvarozói felelősséggel - a megrendelő felperes volt köteles bizonyítani, hogy a kárt okozó esemény, az árukár a légi fuvarozás alatt következett be. A légi fuvarozási egyezmények említett szabályai tehát nem állítanak fel arra vonatkozó vélelmet, hogy az áru megrongálódása az áru fuvarozói átvétele és az áru kiszolgáltatásának időpontja között következett be.

A fellebbezésben kifejtettekkel szemben a felperes megbízásából eljáró szakértő véleménye, valamint a kihallgatott tanúk vallomása nem szolgáltatott kellő bizonyítékot arra, hogy a felperes megrendelésére fuvarozott dűznik a fuvarozás közben sérültek meg. A felperes indítványára a törvényszék által kirendelt fuvarozási szakértő véleménye (57. szám) szerint pedig nem határozható meg a fuvarozási láncolatban a károkozás helye, ideje és okozati összefüggései. A sérülés fuvarozás alatti bekövetkeztetésére bizonyítékot szolgáltathatott volna az elsőfokú bíróság által előzetes munkaterv készítése érdekében megkeresett anyagvizsgálati szakértő véleménye. Ezt a szakértői bizonyítást azonban a felperes - annak aránytalan költségei miatt - nem indítványozta.

Ezekre figyelemmel az ítéletábra az elsőfokú bíróság ítéletét a Pp.253.§ (2) bekezdése alapján helybenhagyta.

A fellebbezés eredményre nem vezetett, ezért a felperes a Pp.78.§ (1) bekezdése szerint viselni köteles az alperes másodfokú eljárásban felmerült, ügyvédi munkadíjból álló perköltségét. Ennek összegét az ítéletábra a 32/2003. (VIII.22.) IM rendelet 2.§ (1) bekezdése, valamint a 17/A/1. szám alatt csatolt ügyvédi munkadíjról szóló megállapodás alapján az árával növelt 37.225.Ft-ban határozta meg.

G y ő r , 2016. február 3.

Dr. Szalai György sk. a
tanács elnöke

Dr. Ferenczy Tamás sk.
előadó bíró

Dr. Zámbó Tamás sk. bíró

A kiadmány hitelül
kiadó: