

A Fővárosi Ítéltábla a Nagy és Trócsányi Ügyvédi Iroda (címe, ügyintéző: dr. Kiszely György ügyvéd) által képviselt felperes neve (címe) felperesnek jogtanácsos által képviselt **alperes neve** (alperes címe) alperes ellen felelősségbiztosítási szerződésből eredő fizetési kötelezettség teljesítése iránt indított perében a Fővárosi Törvényszék 2015. november 3. napján kelt 8.G.44.824/2014/50. számú ítélete ellen az alperes 51. sorszámon előterjesztett fellebbezése folytán meghozta a következő

í t é l e t e t:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletének nem fellebbezett részét nem érinti, fellebbezett részét helybenhagyja.

Kötelezi az alperest, hogy 15 nap alatt fizessen meg a felperesnek 632.000 (Hatszázharminckétezer) forint + áfa összegű ügyvédi munkadíjból álló másodfokú perköltséget.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

Az elsőfokú bíróság által megállított tényállás szerint a peres felek 2012. január 1-én határozatlan időre szállítmánybiztosítási szerződést kötöttek, amelyben az alperes a felperes által végzett nemzetközi fuvarozói tevékenység keretében bekövetkezett kárra helytállási kötelezettséget vállalt a biztosítási szerződés részét képező Nemzetközi Közúti Fuvarozók Felelősségbiztosítási Szabályzatában (továbbiakban: szabályzatban) foglalt feltételek szerint.

A perben nem álló 2013. május 9-én megbízást adott a felperesnek ... felrakóhelyről 2013. május 10-én 8 órai kiállással ...be 2013. május 17-én 15 órai lerakással autóalkatrészek fuvarozására 1.075 EUR fuvardíj ellenében. A felperes a megbízásban foglaltak szerint a felrakóhelyen kiállt, a pótkocsira 2013. május 10-én 15.675 kg súlyú árut rakodtak fel. A gépkocsivezető 2013. május 10-én 11 órakor ...ton a ... utca - ... utca kereszteződésénél leparkolta a pótkocsit teljes rakománnyal együtt. Ismeretlen tettes 2013. május 10-én 11 óra és 2013. május 12-én 22 óra közötti időben a pótkocsit teljes rakományával együtt eltulajdonította, amelyet a ... utca 8. szám alatt lévő telephely kamerái rögzítettek. A felperes megbízásából **H. A.** gépkocsivezető a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság ...i Rendőrkapitányságán feljelentést tett.

A felperes 2013. május 15-én e-mailben bejelentette a káreseményt az alperesnek a felelősségbiztosítási szerződésre hivatkozással. Az alperes a felperesi kárigényt 2013. október 15-én azzal utasította el, hogy a biztosítási feltételek szerint a kockázatviselés a fuvarozás szokásos rendes lebonyolításának tartama alatt áll fenn. Ezt követően a felperes több alkalommal felszólította az alperest kárának megfizetésére, amelyet az alperes elutasított.

A felperes megbízója 124.647,28 EUR összegű kárigényt jelentett be, melyet a felperes a 2015. február 3-án kelt nyilatkozata szerint megtérített.

A felperes az elsőfokú bíróságra 2014. december 13-án benyújtott és módosított keresetében az alperest 35.489.245 forint és annak 2013. október 15-étől a kifizetésig járó a Ptk. 301/A. §-ában meghatározott mértékű késedelmi kamata és perköltség megfizetésére kérte kötelezni. Keresetét a Ptk. 313. § alapján alkalmazott 300. § (1) bekezdés első fordulata, valamint a Ptk. 559. § (1) bekezdésére alapította, és hivatkozott a Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló Genfben, az 1956. május 19-én kelt Egyezmény kihirdetéséről szóló 1971. évi 3. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: CMR) 17. cikk 1. pontja alapján fennálló fuvarozói felelősségre.

Előadta, hogy a gépkocsivezető a kötelező pihenőidejére és a kamionstopra tekintettel a pótkocsit 2013. május 10-én 11 órakor ...ton a ... utca és a ... utca kereszteződéséhez közel egy olyan ipari területen parkolta le, amely kiemelt rendőrségi járőr útvonalon, egy banki szerverközponttal szemben, térfigyelő kamerák látóterében van. Sem a fuvarmegbízás, sem a szállítmánybiztosítási szerződés nem tiltja a közterületen való várakozást, és nem szerepel elvárásként a fuvarszköz őrzése.

Vitatta a súlyos gondatlanság fennállását, mivel annak csak olyan fokú gondatlanság minősülhet, amely a szándékossághoz közelít. Az őrzött parkolón kívül, közterületen való leállás a magyar bírói gyakorlat szerint önmagában nem minősül súlyos gondatlanságnak. Hivatkozott továbbá arra, hogy a környéken más pótkocsik is álltak, a pótkocsi ponyváján nem voltak feltűnést keltő, az áru értékére vonatkozó kihívó feliratok. A pótkocsi a közvilágítás által közepesen megvilágított területen volt, és nem voltak adatok a környék rossz közbiztonságára.

Álláspontja szerint az alperes felelősség alóli mentesülése körében a szabályzat 6. pontjának van jelentősége, az itt felsorolt kizárási ok azonban jelen esetben nem áll fenn. A gépjárművezető nem szakította meg a fuvarozás szokásos rendes lebonyolításának folyamatát, mert a gépkocsivezetőnek már nem volt lehetősége a felperes ...i telephelyére eljutni.

Több eseti döntésre hivatkozott, amelyekben a súlyos gondatlanságot a bírói gyakorlat két irányból értelmezi, az egyik a büntetőjogi tudatos gondatlanság fogalmával azonosítja, míg a másik a polgári jog alapján a súlyos gondatlanság tartalmát határozza meg.

Az International Road Transport Union (a továbbiakban: IRU) ajánlása nem része a felek közötti szerződéses jogviszonynak, amely szerint nem kerülendő a közterületen való várakozás, az elszigetelt helyen történő parkolást viszont nem javasolták.

Álláspontja szerint mindezekre tekintettel az alperes nem tudta kimenteni magát a helytállási kötelezettsége alól.

Az alperes az ellenkérelmében a felperes keresetének elutasítását és perköltségben marasztalását kérte.

Érdemben elsődlegesen a kockázatviselés kizártságára hivatkozott a szabályzat 4. pontjában foglaltak alapján, mert az nem minősül a fuvarozás szokásos rendes lebonyolításának, hogy a felperes gépkocsivezetője az áruval megrakott pótkocsit lekapcsolta a vontatóról és két napig közterületen leállította anélkül, hogy annak őrzéséről megfelelően gondoskodott volna. A fuvarozó egyik fő kötelezettsége a CMR 17. cikkével összhangban a Ptk. 493. § (1) bekezdésében foglaltak szerint a küldemény biztonságáról való gondoskodás. A pótkocsi lekapcsolt állapotban való őrizetlenül hagyásával a felperes gépkocsivezetője megszakította a fuvarozás szokásos rendes lebonyolításának folyamatát, amivel kizárta az alperes kockázatviselését. Az IRU ajánlásnak a pótkocsira vonatkozó speciális rendelkezése kifejezetten tiltja annak őrizetlenül való leállítását. Hangsúlyozta, hogy a fuvarozás szokásos rendes lebonyolításaként nem értelmezhető a felperesi gépkocsivezető által tanúsított eljárás, amelynek során minden védelmi intézkedés mellőzésével közterületen őrizetlenül hagyta az áruval megrakott pótkocsit, amely ezáltal bárki számára elvontathatóvá vált.

Másodlagos hivatkozása szerint a szabályzat 11.1. pontjában foglaltak alapján mentesül a fizetési

kötelezettség alól, mivel a felperesi gépjárművezető súlyosan gondatlan magatartást tanúsított, amikor a pótkocsit rakománnyal együtt közterületen, nem őrzött parkolóban hagyta. Tudomása szerint a ... Kft. telephelyén előzetes bejelentés nélkül, a nap 24 órájában lehetőség van őrzött parkoló igénybevételére. Álláspontja szerint a felperesi gépkocsivezető magatartásának megítélése körében nem vehető figyelembe, hogy a banki szerverközpont biztonsági kamerájának látókörébe is beleesett a járműszerelvénnyel, mivel egyrészt a vontatóról leakasztott állapotban a közút szélén őrízetlenül hagyott áruval megrakott pótkocsi elvontatásának megakadályozására a kamera nyilvánvalóan alkalmatlan volt, másrészt a gépkocsivezetőnek nem volt tudomása arról, hogy a videokamerák ténylegesen működnek. A környék jó vagy rossz közbiztonságára vonatkozó múltbéli adatok, vagy a felperes által hivatkozott rendőrségi járőrútvonal nem szolgálhat alapul jövőbeni cselekmény igazolására, figyelemmel arra is, hogy a felperes állításai szerint eseti jellegűek voltak, és nem állandó rendőri védelmet valósítottak meg azon az útszakaszon.

A Fővárosi Törvényszék a 2015. november 3-án kelt 8.G.44.824/2014/50. számú ítéletében kötelezte az alperest, hogy fizessen meg a felperesnek 15 nap alatt 35.489.245 forintot és annak 2013. december 4. napjától a megfizetés napjáig számított, a késedelemmel érintett naptári félév első napján érvényes jegybanki alapkamat nyolc százalékponttal növelt értékű kamatát, 3.753.564 forint perköltséget. Ezt meghaladóan a felperes keresetét elutasította.

Határozata indokolása szerint az alperes érdemi védekezésére tekintettel elsődlegesen az alperes kockázatviselésének fennállását vizsgálta, figyelemmel a szabályzat 4. pont harmadik mondatában foglaltakra.

H. A. gépkocsivezető tanúvallomásában a pótkocsi rakománnyal együtt történt parkolásának a körülményeit erősítette meg, hivatkozva arra, hogy korábban is parkolt ugyanazon a helyen, és azokban az esetekben is elfogyott a vezetési ideje. A tanú azért tartotta a parkolás helyét biztonságosnak, mert videokamerák voltak és a rendőrség mindig ott igazoltatott. Elmondása szerint a környéken nem volt őrzött parkoló.

M. B. a ügyvezetője tanúvallomásában előadta, hogy 2013-ban lehetőség volt a parkoló igénybevételére, ugyanakkor a parkolást nem hirdették, mivel a cégnek nem ez volt a főtevékenysége.

B. T. a felperes ügyvezető igazgatójának tanúvallomása alátámasztotta a felperes által előadottakat. Az alperes indítványára kirendelt **S. I.** igazságügyi szakértő a szakvéleményében megállapította, hogy a gépkocsivezető az adott napon legfeljebb 10 órát dolgozhatott, a budapesti rakodóhelyről történt indulásig a járművezető már 9 óra 4 percet dolgozott, ezért a rakodási helyről történő elindulásakor már csak 56 percet vezethetett. A rakodóhelytől a felperes ...i telephelye 157,7 km-re van, ami körülbelül 2 óra 8 perc alatt tehető meg egy megrakott járműszerelvénnyel, ezért a gépkocsivezetőnek a 10 órás munkaidejéből még rendelkezésre állt 56 perc már nem volt elég a ...i telephelyre való eljutáshoz. Az elsőfokú bíróság a felperes és megbízója közötti fuvarozási szerződésből megállapította, hogy 2013. május 10-én 10 óráig kellett felrakodni, és 2013. május 17-én 15 óráig kellett lerakodni. A szakértői vélemény szerint a gépkocsivezető a 10 órás munkaidejéből 56 percet vezethetett, ezért a fuvarozás szokásos lebonyolítása körébe tartozott és szükségszerű volt a fuvarszköznek a várakoztatása, amiből következően az alperes kockázatviselése fennáll.

Az elsőfokú bíróság az alperes másodlagos védekezése körében azt vizsgálta, hogy a felperes tanúsított-e olyan súlyos gondatlan magatartást, amely megalapozza az alperes mentesülését.

Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy a felperes és a megbízója között nemzetközi fuvarozási szerződés jött létre, amire a CMR szabályait kell alkalmazni. A CMR 4. cikke alapján a fuvarozási szerződésről fuvarlevelet állítottak ki, amely a CMR 9. cikk 1. pontja értelmében igazolta a fuvarozási szerződés megkötését, a szerződés feltételeit, és azt, hogy a fuvarozó az árut átvette. Megállapította, hogy a felperes felelőssége a rakomány elvesztéséért fennáll a CMR 17. cikk 1.

pontja alapján. A felperes gépkocsivezetője nem őrzött parkolóban állította le a pótkocsit a rakománnyal együtt, azt két napig őrizetlenül hagyta, amely magatartás a gépkocsivezető részéről gondatlannak minősül.

A Pest Megyei Rendőr-főkapitányság ...i Rendőrkapitányságának a 2013. június 17-én kelt ... számú határozatának indokolása igazolta a felperes azon hivatkozását, amely szerint a pótkocsit rakománnyal együtt a rendőrrjárőr útvonalába eső területen parkolta le. A leállított pótkocsit a videokamera felvette. **M. B.** tanúvallomása alapján megállapította, hogy a parkolást nem hirdették, ezért nem volt köztudott az elsősorban logisztikával foglalkozó telephelyen alkalmi őrzött parkolás igénybevétele. Mindezekre figyelemmel nem tekinthető jogellenesnek a felperes azon magatartása, amely szerint közterületen állította le a pótkocsit rakománnyal, és nem őrzött parkolóban. Sem a fuvarozási szerződés, sem a szabályzat nem írta elő az őrzött parkolóban történő megállást, várakozást. Önmagában az a körülmény, hogy a gépkocsivezető nem őrzött parkolóban állította le a pótkocsit, nem tekinthető szándékossággal egyenértékű súlyos gondatlanságnak, amelynek jogellenessége folytán az alperes mentesülése fennállna. Mindezekre tekintettel az elsőfokú bíróság nem tudta megállapítani, hogy a felperes szándékossággal egyenértékű súlyos gondatlansággal jár volna el a perbeli esetben, amire tekintettel az alperes nem mentesül, mert a perbeli esemény biztosítási eseménynek minősül.

Az elsőfokú bíróság ezért a Ptk. 559. § (2) bekezdése alapján kötelezte az alperest az önrésszel csökkentett, a felperes által a károsultnak kifizetett kártérítés megfizetésére.

Az elsőfokú bíróság ítélete ellen az alperes nyújtott be fellebbezést, amelyben kérte annak részbeni megváltoztatásával a felperes keresetének teljes elutasítását, egyrészt arra hivatkozással, hogy a perbeli kéreseményre a kockázatviselése nem terjed ki, másrészt arra figyelemmel, hogy a felperes súlyos gondatlansága miatt mentesül a biztosítási szolgáltatás kötelezettsége alól. Kérte továbbá a felperes perköltségben marasztalását.

A fellebbezés elsődleges kérelmével kapcsolatos álláspontja szerint az elsőfokú bíróság egyrészt nem tett eleget indokolási kötelezettségének, másrészt a megállapított tényállásból téves jogi következtetést vont le. A fuvarozás szokásos rendes lebonyolításaként nem értelmezhető a gépkocsivezető által tanúsított azon magatartás, amelynek során minden védelmi intézkedés mellőzésével, közterületen őrizetlenül hagyta az áruval megrakott pótkocsit, amely ezáltal bárki számára elvontathatóvá vált. Álláspontja szerint ez a körülmény a fuvarozás szokásos rendes lebonyolításának folyamatát megszakította. Az elsőfokú bíróság ítélete azért jogszabálysértő, mert az alperes kockázatviselésével kapcsolatban nem vizsgálta a fuvarozás szokásos rendes lebonyolításának fogalmát.

Iratellenes a „fuvarszköznek a várakoztatása” szófordulat, mert a gépkocsivezető a vontatóról leválasztott, áruval megrakott pótkocsit várakoztatta. Az elsőfokú bíróság a fuvarozás szokásos rendes lebonyolításának értékelésekor nem vette figyelembe a pótkocsi vontatóról történt leakasztásának tényét.

A fellebbezése másodlagos kérelmével kapcsolatban a gondatlanság fokának vizsgálata körében az elsőfokú bíróság megsértette a Pp. 206. § (1) bekezdésében foglaltakat, mert a tényállást hiányosan állapította meg, ezért téves jogi következtetésre jutott.

Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság tévesen értelmezte a Ptk. 501. §-a alapján a fokozott felelősségi mércét a biztosítási jogviszony tükrében. A jog a fuvarozótól a küldemény biztonságával kapcsolatos kármegelőzése körében nem az adott helyzetben általában elvárható magatartás tanúsítását várja el, hanem fokozott vagyonvédelmi intézkedések megtételét. Az elsőfokú bíróság a gépkocsivezető súlyos gondatlan magatartásának értékelésekor kizárólag azt vette figyelembe, hogy a felperes nem őrzött parkolóban, hanem rendőrrjárőr útvonalába és térfigyelő kamera látószögébe eső közterületen állította le a gépkocsit. A térfigyelő kamerák működése a jelen per szempontjából irreleváns, mert azok működéséről a gépkocsivezetőnek nem volt tudomása. Kifogásolta, hogy a

gondatlansági fok vizsgálatakor az elsőfokú bíróság a rakomány és a pótkocsi értékének egyáltalán nem tulajdonított jelentőséget. A gépkocsivezető súlyos gondatlan eljárását támasztja alá az a körülmény, hogy tudomása volt a rakomány és a pótkocsi nagy értékéről, ennek ellenére a pótkocsit bárki számára elvontatható módon, őrizetlenül hagyta.

A perben nem merült fel adat a járőrözés gyakoriságára és az annak során kifejtett rendőrhatalósági tevékenységre.

Tévedett az elsőfokú bíróság, amikor a felperes, mint fuvarozó szakcég vonatkozásában is a köztudomású tény mércéjét tekintette irányadónak, és nem minősítette súlyosan gondatlannak azt, hogy a felperes nem tájékozódott előzetesen az őrzött parkolókról. Ezzel kapcsolatban hivatkozott **M. B.** tanúvallomására, a Szegedi Ítéltábla Gf.III.30.476/2014/4. számú ítélete indokolására, és a Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.723/2008/4. számú ítélete indokolására. Álláspontja szerint a pótkocsi közterületen őrizetlenül történt leállítása szükségképpen jogellenesnek minősül.

Az elsőfokú bíróság jogszabálysértően értelmezte a szabályzat 11.4. pontjában foglaltakat, mert a súlyos gondatlanság mércéje alapjául a CMR 29. cikkében rögzített súlyos gondatlanság fogalmát vette figyelembe, amely súlyos gondatlanság mércéjét a szándékossággal egyenértékűként határozta meg. Az elsőfokú bíróság nem adta indokát a CMR alapulvételének a szabályzat 11.4. pontja értelmezése vonatkozásában. Kérte ezért, hogy a Fővárosi Ítéltábla a magyar polgári jog fogalmi rendszerében meghatározott mérce szerint ítélje meg a felperes által tanúsított magatartás gondatlanságának fokát.

Iratellenesen állapította meg az elsőfokú bíróság, hogy a gépkocsivezető nem ipari területen, hanem közterületen állította le a pótkocsit, továbbá azt, hogy a „pótkocsi” járműnek minősül, ezért téves a „gépkocsi” szó használata.

A felperes a fellebbezési ellenkérelmében az elsőfokú bíróság ítéletének a helybenhagyását és az alperes perköltségben marasztalását kérte.

Változatlanul fenntartotta azt a keresetlevelében is kifejtett álláspontját, hogy jogilag nincs lehetőség jelen eljárásban a felperesi gondosság vizsgálatára, mivel a szabályzat 11.4. pontja és a Ptk. 559. § (3) bekezdése szerint a biztosított gondatlansága vizsgálatának a biztosító által kifizetett biztosítási összeg biztosítottól történő visszakövetelésével összefüggésben lehet csak helye. A biztosító a perbeli káreseménnyel összefüggésben kifizetést egyáltalán nem teljesített, ezért a felperes állítólagos gondatlanságára vonatkozó alperesi előadás időelőtti, illetve irreleváns.

A felperesi gondatlanság érdemben történő vizsgálata esetére előadta, hogy a Ptk. 567. § (2) bekezdése kapcsán a bíróság már számos ítéletben kimondta, hogy a jogalkotó a fuvarozás és a biztosítás találkozási pontján a szerződéskötő felek teljes körű szerződéskötési szabadságát kívánta biztosítani, ami azt jelenti, hogy az alperes szabályzatában szabadon határozta meg az általa vállalni kívánt fedezetek körét, és így a biztosítási események azon körét is, amelyek tekintetében a helytállását korlátozta, illetve kizárta, és amelyet a szabályzat 6. pontjában rögzített. Az alperes szabályzata nem írja elő a biztosítottak részére, hogy a vontató és a pótkocsi szétválasztása esetén, vagy a járműszerelvénnyel nem őrzött parkolóban történő leállítása/őrizetlenül hagyása esetén a biztosító mentesülne a helytállási kötelezettsége alól.

Az alperes elsődleges fellebbezése körében előadta, hogy a szabályzat 4. pontja a kockázatviselés kezdetének és időtartamának a megadásáról szól, míg a szabályzat 6. pontjában sorolta fel azokat a kizárásokat, amikor az alperes nem téríti meg a fuvarozási felelősség körébe eső károkat. A két pont együttes értelmezéséből kiderül, hogy a szabályzat 4. pontja az alperes felelősségének kizárására nem lehet alkalmas.

Az alperes a fellebbezésében hivatkozott Ptk. 493. § (1) bekezdésével kapcsolatban olyan elvárásokat rögzített, amelyek egyrésztől utólagosak, másrészt gazdaságtalanok és életszerűtlenek is. Az IRU ajánlásai sem támasztják alá az alperes ezen elvárásait.

Előadta, hogy a biztosítók a fuvarozásban rejlő kockázatok egy részét saját szabályzatukban a

biztosítottra terhelik oly módon, hogy egyes eseményeket a felelősségi körükből kizárnak, illetve speciális biztonsági követelményeket, intézkedéseket írnak elő a fuvarozó részére a biztosító helytállásának előfeltételeként. Az alperes szabályzatának felelősség kizárásai a biztosítási piacon nem tartoztak a szigorúbbak közé, mert nem szerepeltek olyan fokozott biztonsági követelmények, mint zárt kocsiszerelvényes szállítás, GPS, őrzött parkoló, vagy két sofőr alkalmazásának előírása.

Jelen ügyben nincs szó arról, hogy kiemelt veszélyességi kategóriába esett volna a banki szerverközponttal szemben lévő, rendőrségi járőr útvonalon fekvő ipari terület, ahol a gépkocsivezető, hogy kivehesse a kötelező hétvégi pihenőidejét, leparkolt. Az alperes szabályzata a felperes által fuvarozott termékekre alperesi felelősség kizárást vagy korlátozást nem tartalmazott. Az alperes a küldemény biztonsága körében az elsőfokú eljárásban nem indítványozott bizonyítást, ezért az elsőfokú bíróság kioktatására figyelemmel az alperesnek a felperes küldemény biztonságának biztosítási kötelezettségére vonatkozó elkésett előadásait a Pp. 235. § (1) bekezdése alapján nem lehet figyelembe venni.

Az alperes a fellebbezésében a pótkocsi közterületen hagyását, mint a járművezető súlyosan gondatlan magatartását bizonyítandó tényként igyekszik beállítani. A gépkocsivezető nem véletlenszerűen állt meg a pótkocsival az adott helyen, hanem gondosan megválasztotta azt. ... szerverközponttal szemben állt meg, mert a kamerák és a rendszeres rendőrségi járőrözés/igazoltatás miatt kifejezetten biztonságosnak vélte a helyszínt. A parkolóhely megválasztása és a küldemény biztonságáról való gondoskodás kapcsán az elsőfokú bíróságon részletes előadást tett, amit változatlanul fenntartott.

Hivatkozva a Fővárosi Ítélet tábla 10.Gf.40.007/2010/6. számú ítéletére előadta, hogy az őrzött parkolón kívül, közterületen való leállás a magyar bírói gyakorlat szerint önmagában semmiképpen nem minősül súlyos gondatlanságnak. A gondatlanság fennállásának és súlyának megítéléséhez a bíróságok olyan egyéb körülményeket vizsgálnak, hogy például a szállítóeszköz egyedül volt-e vagy sem, a szállítóeszközön volt-e a rakomány jellegére, értékére utaló felirat, adott volt-e az esetleges lopási, rablási, dézsmálási események kívülállóktól általi észlelésének esélye, merültek-e fel az adott helyszínen kirívóan rossz közbiztonságára utaló adatok. A perbeli esetben a gépkocsivezetőnek minden alapja meg volt arra, hogy biztonságosnak ítélje a helyszínt.

A gépkocsivezető joggal feltételezhette, hogy a kamerák működnek, azonban a kameráknak önmagában elrettentő hatása van a bűnözőkre.

A felperes nem kérte a keresetében a pótkocsi értékének megtérítését, ezért azzal a bíróságnak nem kellett foglalkoznia. A rakomány pontos értékét a gépkocsivezető nem tudta, egyébként nem volt kiemelkedően magasabb vagy alacsonyabb annál, mint amit a felperes a megbízó részére tipikusan szállított. Mindez pedig azt jelenti, hogy nem merült fel olyan többletkörülmény, amit az elsőfokú bíróságnak az állítólagos súlyos gondatlanság vonatkozásában értékelnie kellett volna. Maga az alperes is csak a szórakoztató technikai cikkek kapcsán fogalmazott meg felelősségkorlátozást a szabályzatában, gépjárműalkatrészek vonatkozásában nem.

Álláspontja szerint az elkövetés módját nem a felperessel szemben kell értékelni, hanem az elkövetőkkel szemben lefolytatandó büntetőügyben.

Az elsőfokú eljárásban részletesen bemutatta, hogy a káresemény bekövetkezéséről való tudomásszerzését követően a felperes és a gépkocsivezető mindent megtett a lopott pótkocsi megtalálása, illetve a rakomány fellelése érdekében.

A vonatkozó bírói gyakorlat szerint a felperesi súlyos gondatlanság megállapíthatóságához a biztosítónak azt kellett volna bizonyítania, hogy a felperes vagy annak gépkocsivezetője szándékossággal egyenértékű súlyos gondatlanságot tanúsított. Az alperesnek már az elsőfokú eljárásban elő kellett volna adnia a szándékossággal egyenértékű gondatlanságra vonatkozó állításait és arra vonatkozó bizonyítékait, azonban az alperes az elsőfokú bíróság felhívása ellenére sem tett további előadást és bizonyítási indítványt, ezért a fellebbezésben előadott új okfejtést álláspontja szerint figyelmen kívül kell hagyni.

Az alperes által a fellebbezésében hivatkozott Szegedi Ítéltábla által hozott ítéletben foglaltak jelen ügyben nem irányadók, mert a perbeli esetben a fuvarozást a gépkocsivezető nem önhatalmúlag szakította meg, és nem voltak olyan szigorú feltételek, amelyek a pótkocsi parkolására vonatkoztak volna.

A Fővárosi Ítéltábla által hozott ítéletet sem lehet jelen ügyben analógiaként alkalmazni, mert abban az esetben a felek között olyan szabályzat volt hatályban, amely a jármű, illetve annak tárolására szolgáló helyiség megfelelő lezárását kifejezetten előírta.

Az alperes álláspontjával szemben szó nincs felperesi károkozásról vagy jogellenes felperesi magatartásról.

Az alperesnek a szabályzat 2. pontja és a Ptk. 559. § (1) bekezdése alapján helyt kellett volna állnia a felperes felé, amennyiben a tettesek előkerültek volna, akkor a biztosító tőlük a Ptk. 339. § szerint követelheti az általuk jogellenesen okozott kár megtérítését.

A felperes felelőssége nem jogellenes vagy szerződésszegő magatartásából következik, hanem a CMR 17. cikk 1. pontja telepíti rá a felelősséget. Az elsőfokú eljárásban nem volt kétséges, hogy a felperes a CMR 17. cikk 1. pontja szerint felelős volt a megrendelő felé, és a felek között felelősségbiztosítási szerződés volt érvényben, amely alapján az alperes azt vállalta, hogy a szerződésben megállapított mértékig mentesíti a felperest olyan kár megtérítése alól, amelyért jogszabály szerint a felperes a felelős.

Az elsőfokú bíróság következetesen és helyesen a pótkocsi eltulajdonításáról ír, azaz helyesen állapította meg a tényállást. Az elsőfokú bíróság az alperes állításával szemben az ítélet meghozatalakor figyelembe vette, hogy a vontató és a pótkocsi szétkapcsolt állapotban volt, és csak az áruval megrakott pótkocsit tulajdonították el.

Az alperes az elsőfokú eljárásban csak állította a felperes súlyos gondatlanságát. Az alperes az elsőfokú eljárásban a vontató és a pótkocsi szétválasztásának körében részletes jogi érvelést nem adott elő, bizonyítási indítványt nem terjesztett elő, ezért az elsőfokú bíróság tájékoztatására és kioktatására tekintettel mindezeket a másodfokú eljárásban már nem lehet figyelembe venni.

A felperes a fellebbezési ellenkérelmét a másodfokú eljárásban azzal egészítette ki, hogy a várakozás szükségszerűségére az elsőfokú bíróság igazságügyi szakértői véleményt szerzett be, amely egyértelműen kimondta, hogy a várakozás jogilag szükségszerű volt, ezt a szakvéleményt az alperes elfogadta, nem tette vitássá.

A fellebbezés nem alapos.

Az elsőfokú bíróság a tényállást helyesen állapította meg és megalapozott jogi indokolással kötelezte az alperest a biztosítási szolgáltatás teljesítésére.

A felperes a keresetét a szabályzat, a Ptk. és a CMR vonatkozó rendelkezéseire alapította.

A felelősségbiztosítási szerződés esetén a szerződő fél azt az anyagi terhet kívánja a biztosítóra áthárítani, amely reá nehezednék akkor, ha valamely esemény folytán köteles volna harmadik személy kárát megtéríteni. A felelősségbiztosítási szerződés alapján a biztosított követelheti, hogy a biztosító a szerződésben meghatározott mértékben mentesítse őt az olyan kár megfizetése alól, amelyért jogszabály szerint felelős. A felelősségbiztosítási szerződés esetén a másnak kárt okozó személy a biztosított és nem a károsult. A szerződés tartamától függ, hogy a biztosító kockázatvállalása a károk milyen körét fogja át. Fuvarozási biztosítás esetén a biztosító azoknak a károknak a kockázatát vállalja, amelyek a különféle közlekedési eszközökkel továbbított vagyontárgyakat a szerződésben meghatározott események folytán a fuvarozás tartama alatt érhetik.

A felelősségbiztosítási szerződés olyan hárompólusú jogviszony, amelynek egyik alanya a károsult, másik alanya a károsulttal szerződéses kapcsolatban nem álló károkozó, harmadik alanya a biztosító, aki a károkozóval szerződéses jogviszonyban áll. Ezen jogviszony körében főszabály az, hogy a károsult az igényét közvetlenül a biztosítóval szemben nem érvényesítheti, ugyanakkor a biztosított sem tarthat igényt a károsultnak járó biztosítási összegre, mert a felelősségbiztosítási szerződés alapján a biztosítónak kell helytállnia a károsulttal szemben.

A jelen perben a felperes a keresetösségi jogát a Ptk. 559. § (2) bekezdésére alapította, figyelemmel arra, hogy a károsult követelését nem vitásan kiegyenlítette.

A jelen perben az alperes a perbeli káreseménnyel kapcsolatban a biztosítási szerződés alapján eddig senkinek nem teljesített kifizetést, ezért az elsőfokú bíróság helyesen indult ki abból, hogy az alperes a felelősségbiztosítás alapján őt terhelő helytállási kötelezettség alól abban az esetben mentesülhet, ha a Ptk. 559. § (3) bekezdése, illetve a szabályzat vagy a CMR alapján szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartásával a biztosított a káreseményt maga idézte elő vagy ilyen magatartásával a baleset bekövetkeztében közrehatott (Legfelsőbb Bíróság Pfv.VII.22.112/2010/9.).

A felperes a fellebbezési ellenkérelmében alaptalanul hivatkozott arra, hogy nincs helye a felperesi gondatlanság vizsgálatának, mert a Ptk. 559. § (3) bekezdéséből nem vonható le az a következtetés, hogy a biztosító nem hivatkozhatna a biztosítottjával szemben annak súlyosan gondatlan magatartására.

Az alperes védekezése a perben kétirányú volt, ami megegyezik a fellebbezésében foglaltakkal is, egyrészt a kockázatviselés kizártságára, másrészt a biztosítási szolgáltatási kötelezettség alóli mentesülésére hivatkozott.

A szabályzat 4. pontjának harmadik mondata tartalmazza a fuvarozás szokásos, rendes lebonyolítását, amely a CMR 17. cikkével összhangban az áru felrakásától a címzettnél történő lerakásáig terjed a szabályzat szerint, beleértve a szükségszerű várakozást is. Az elsőfokú bíróság helyesen jutott arra a következtetésre, hogy a fuvarozás szokásos, rendes lebonyolításának körébe tartozik az a szabályzatban meghatározott szükségszerű várakozás, amelynek során a felperes gépkocsivezetője a pótkocsit 2 napra leállította. Ezt támasztja alá az elsőfokú bíróság ítéletében megállapítottakon túlmenően a perben kirendelt igazságügyi szakértői vélemény is, amire az alperes a 2015. október 12-én tartott tárgyaláson úgy nyilatkozott, hogy arra nem kíván észrevételt tenni, nem kéri az igazságügyi szakértő meghallgatását.

A perbeli fuvarfeladat teljesítésével kapcsolatos megbízás adatai is azt támasztották alá, hogy a fuvarozás szokásos, rendes lebonyolítása alatt szükségszerűen felmerül a várakozás, figyelemmel arra, hogy a felperesnek ...en 2013. május 10-én délelőtt 10 óráig kellett a felrakóhelyen megjelenni és az árut felpakolni, míg ...ben 2013. május 17-én 15 óráig kellett megjelennie az áru lerakása céljából. Mindez pedig azt jelenti, hogy a pótkocsi 2 napra történő leállítása olyan szükségszerű várakozásnak minősül, amelyre a perbeli fuvarfeladat teljesítése szempontjából szükség volt. A várakozás szükségszerűségét ugyanígy értelmezte a Fővárosi Ítéltábla a 14.Gf.40.148/2010/4. számú ítéletében.

A felelősségbiztosításnak a Ptk. 559. § (3) bekezdésében írt rendelkezése a vagyonbiztosítás Ptk. 556. § (1) bekezdésében írt szabályától eltérően a biztosítót nem mentesíti a fizetési kötelezettség alól a biztosított szándékos vagy súlyosan gondatlan magatartása esetén. A Ptk. 567. § (2) bekezdése egy speciális jogviszonyban, a fuvarozási biztosítás területén lehetővé teszi a felek jogviszonyának

eltérő szabályozását, azaz a szerződést kötő felek számára teljeskörű szerződési szabadságot biztosít. A biztosító kikötheti, hogy mely biztosítási feltételekkel hajlandó a fuvarozóval a fuvarozási szerződés megkötésére.

A Ptk. 567. § (2) bekezdésében biztosított eltérés lehetőségére tekintettel határozta meg az alperes a felelősségbiztosítási szerződés tartalmát, a szabályzat 6. pontja sorolta fel azokat az eseteket, amikor mentesül a biztosítási szolgáltatás alapján őt terhelő fizetési kötelezettség alól. Az alperes szabályzatának felelősség kizárásai között, ahogy arra a felperes a fellebbezési ellenkérelmében maga is helyesen hivatkozott, nem szerepeltek olyan fokozott biztonsági követelmények, hogy csak őrzött parkolóban lehet leállítani a pótkocsit, továbbá az sem, hogy ennek hiányában azt a felperesnek folyamatosan őriznie kell. Az alperes szabályzata a felperes által fuvarozott termékekre ugyancsak nem tartalmazott felelősség kizárást vagy korlátozást.

Az alperes fellebbezésben tett állításával szemben az elsőfokú bíróság egyértelmű indokát adta, hogy a szabályzat 11.4. pontjának értelmezése körében nem a Ptk., hanem a CMR szabályait kell alkalmazni, mivel a felperes és a megbízója között nemzetközi fuvarozási szerződés jött létre, a peres felek olyan szállítmánybiztosítási szerződést kötöttek, amely a felperes nemzetközi fuvarozói tevékenységéhez kapcsolódik. A szabályzat 2. pontjában a fuvarozói felelősség körében a CMR alkalmazására utaltak a felek. Minderre tekintettel az elsőfokú bíróság helyesen, a CMR 29. cikk 1. pontjában foglaltak alapján vizsgálta azt, hogy a felperes gépkocsivezetője tanúsított-e olyan súlyosan gondatlan magatartást, amelyek a fuvarozó felelősségét kizárják vagy korlátozzák.

A fuvarozó kárfelelősségének elbírálása körében kialakult bírói gyakorlat a szándékossághoz közel álló akarathibát, a nem elfogadható, az elvárhatóságot súlyosan sértő hanyagságot, vétkes közömbösséget minősíti súlyosan gondatlan magatartásként (Fővárosi Ítéltábla 10.Gf.40.203/2010/5.). Az alperes a felperesi gépkocsivezető súlyosan gondatlan magatartásának minősítette, hogy minden védelmi intézkedés mellőzésével, közterületen, őrizetlenül hagyta az áruval megrakott és a vontatóról lekapcsolt pótkocsit.

Helyesen hivatkozott a felperes a fellebbezési ellenkérelmében arra, hogy a magyar bírói gyakorlat szerint az őrzött parkolón kívül, közterületen való leállás önmagában semmiképpen sem minősül súlyos gondatlanságnak. Ugyanígy nem áll fenn a gépkocsivezető súlyos gondatlansága, amennyiben forgalmas, benzinkúttal ellátott, bekamerázott kamionparkolóban áll le (Legfelsőbb Bíróság Gfv.X.30.422/2010/6. számú ítéletével hatályában fenntartott Fővárosi Ítéltábla 10.Gf.40.203/2010/5. számú ítélete).

A fentiekre tekintettel az elsőfokú bíróság a Pp. 206. § (1) bekezdése alapján helyesen értékelte és mérlegelte a perbeli körülményeket és megalapozottan jutotta arra a következtetésre, hogy a felperesi gépkocsivezetőt súlyos gondatlanság nem terheli.

A felperes a keresetében nem kérte a pótkocsi értékének a megtérítését, ezért azt az elsőfokú bíróságnak nem is kellett vizsgálnia, mint ahogy a rakomány értékét sem.

Sem a rendőri járőrözés gyakoriságának, sem a járműszerelvény szétkapcsolásának a felperesi gépkocsivezető gondatlanságának megítélése szempontjából nincs jelentősége.

Az alperes által a fellebbezésében hivatkozott eseti döntések jelen ügyben nem alkalmazhatók, mivel a Szegedi Ítéltábla döntéséből megállapítható, hogy abban az esetben a fuvarozó a fuvarozást önhatalmulag szakította meg, míg a Fővárosi Ítéltábla által hozott ítéletben a

gépkocsivezető a pótkocsit lezáratlanul hagyta a parkolóban, ugyanakkor a szabályzat a megfelelő lezárás követelményét támasztotta.

Mindezekből az következik, hogy az alperes felelőssége a biztosítási szerződés alapján fennáll.

A fentiekre tekintettel a Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét a Pp. 253. § (2) bekezdése alapján helybenhagyta.

Az alperes fellebbezése nem vezetett eredményre, ezért a Pp. 239. § alapján alkalmazandó Pp. 78. § (1) bekezdése szerint neki kell a felperes részére a másodfokú eljárásban felmerült költségét megfizetnie. A Fővárosi Ítéltábla az ügyvédi munkadíj mértékét a 32/2003. (VIII.22.) IM rendelet 3. § (5) és (6) bekezdése alapján mérlegeléssel, a ténylegesen kifejtett munkára tekintettel határozta meg.

Budapest, 2016. április 27.

Dr. Koday Zsuzsanna s.k.
a tanács elnöke

Dr. Kurucz Zsuzsanna s.k.
előadó bíró

Dr. Pusztai Anita s.k.
bíró

A kiadmány hitelül:

bíróági tisztviselő