

A Fővárosi Ítéltábla dr. ... ügyvéd által képviselt ... felperesnek a ... Ügyvédi Iroda által képviselt ... I. rendű, ... jogtanácsos által képviselt ... II. rendű alperesek ellen kártérítés megfizetése iránt indított perében a Budapest Környéki Törvényszék 2017. október 26. napján meghozott 9/C.G.20.527/2017/8. számú ítélete ellen a felperes által 9. sorszámon benyújtott fellebbezés folytán meghozta a következő

í t é l e t e t:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyja;

kötelezi a felperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az I. rendű alperesnek 500.000 (Ötszázezer) forint + áfa összegű, a II. rendű alperesnek 500.000 (Ötszázezer) forint másodfokú perköltséget.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

Az elsőfokú bíróság az ítéletében az engedményesként fellépő felperes keresetét - melyben a ...ból légi úton ...ig, onnan ...ig közúton végzett árufuvarozás során a mobiltelefon-alkatrészekből álló rakomány részleges elveszése miatt elsődlegesen 195.055,28 euró és járulékai, másodlagosan 1.790.542 forint és járulékai megfizetésére kérte kötelezni az alpereseket az 1959. évi IV. törvény (rPtk.) 498. § (2) bekezdése alapján egyetemlegesen, a kárfelelősséget megalapozó jogcímként a szállítmányozó I. rendű alperes vonatkozásában a rPtk. 515. § (1) és (2) bekezdéseit, a rPtk. 517. § (1) bekezdését, a rPtk. 520 § (1) bekezdését, az árufuvarozó II. rendű alperes tekintetében elsődlegesen az 1971. évi 3. törvényerejű rendelettel kihirdetett Nemzetközi Közúti Árufuvarozási szerződésről szóló Egyezmény (CMR) 17. cikk 1. pontját, 29. és 36. cikkét, másodlagosan a rPtk. 339. §-át, a rPtk. 348. § (1) bekezdését felhívva - elutasította és kötelezte, hogy 15 napon belül fizessen meg az I. rendű alperesnek 2.159.000 forint, a II. rendű alperesnek 1.700.000 forint perköltséget.

A kárfelelősséget vizsgálva kifejtette, hogy az I. rendű alperes a küldeménnyel összefüggésben szállítmányozási feladatot látott el, a kár nem az utóbbi, hanem a fuvarozási tevékenység során következett be, ezért a rPtk. 520. § (1) bekezdése nem alkalmazható, a rPtk. 520. § (2) bekezdés a) és b) pontjában meghatározott körülmények pedig nem álltak fenn, mert nem maga fuvarozta a küldeményt, illetve azt nem gyűjtőforgalomban továbbította. A CMR fuvarokmány adatait cáfoló tény, adat vagy körülmény hiányában a CMR 9. cikk 1. pontja figyelembevételével azt állapította meg, hogy az I. rendű alperes a feladata teljesítéséhez közvetett szállítmányozót vett igénybe, akinek a magatartásáért a rPtk. 516. § (2) bekezdése alapján közvetlenül felel, ugyanakkor a perben

nem merült fel olyan adat, amely a közvetett szállítványozó rPtk. 520. § (1) vagy (2) bekezdése szerinti felelősségét megalapozta volna. A fentiekből következően az I. rendű alperes tekintetében kizárólag az volt vizsgálható, hogy maga vagy közvetett szállítványozója a szerződéses partner kiválasztásakor, a szállítványozási, illetve a fuvarfeladatok ellátásakor gondossági feladatkörének eleget tett-e, ahogyan azt a rPtk. 515. § (1) bekezdése előírja. Álláspontja szerint az I. rendű alperes a gondossági kötelezettségét nem sértette meg, mert az anyacége másik leányvállalatát vette igénybe a rakomány ...iai raktározásához, rábízta a fuvarozó kiválasztását, így nem ismeretlen, nemzetközi tapasztalattal és gyakorlattal nem rendelkező, kétséges háttérű társaságot vont be, a közvetett szállítványozó pedig olyan fuvarozót választott (...), amely ...ban és Európa más országaiban is folytat tevékenységet, a nemzetközi gyakorlatban nem ismeretlen, helyi tapasztalatokkal rendelkezik. Nem róható az I. rendű alperes terhére az sem, hogy nem alkalmazott a mindennapos szállítványozási és fuvarozási feladatra irányadótól eltérő előírásokat a rakomány biztonságos célba juttatása érdekében. A rPtk. 515. § (2) bekezdése értelmében a szállítványozó a megbízó utasításait köteles követni, a felperes jogelődje nem adott olyan különleges utasításokat, amelyek ezzel a szállítmánnyal összefüggésben rendkívüli óvintézkedések alkalmazását írták volna elő. A szigorúbb előírások, melyekre a felperes hivatkozott, a két társaság között csak 2008. évtől váltak gyakorlattá, arra nincs peradat, hogy a perbelihez hasonló értékű szállítmányok esetében ezt megelőzően már alkalmaztak volna külön előírásokat, az évek óta fennálló üzleti kapcsolatban a küldemények célba juttatása az általános fuvarozási gyakorlat szerint történt. Mivel a perbeli időszakban a nemzetközi szervezetek jelentései szerint elszaporodtak a lopási események, a felperes jogelődje és az I. rendű alperes a gyakorlatán változtatott is. Ugyancsak az üzleti gyakorlat részét képezte az, hogy az áru ...ból nem repülön, hanem közúton került továbbításra, erről az I. rendű alperes megbízójának kifejezett tudomása volt a tanúbizonyítás szerint, éppen a légi kapacitás alacsony volta miatt került sor a részbeni közúti szállításra, ez pedig a megbízó érdekeivel egybe esett, hiszen az összeszerelő üzem folyamatos működését az alkatrészekkel biztosítani kellett. A felperes által hivatkozott „Air Waybill” az I. rendű alperes és a megbízója megállapodása tartalmára nem engedett következtetni. Az elsőfokú bíróság álláspontja szerint nem állapítható meg az sem, hogy az I. rendű alperes a rPtk. 517. § (1) bekezdés szerinti igényérvényesítési kötelezettségét megszegte. A II. rendű alperes a CMR keretei között helytállt a szerződő partnere, a ... fuvarozó felé a felperes jogelődjét ért kárral kapcsolatban, ez pedig csak azt jelentheti, hogy a közvetett szállítványozó, illetve az I. rendű alperes érvényesítette a megbízó kárigényét. Emellett a felperes jogelődje a biztosítói helytállás folytán nem is kívánta, hogy az I. rendű alperes a fuvarozó által el nem ismert igény iránt fellépjen, azon körülmény, hogy nem indított pert a korlátozott kártérítésen felüli igény megtérítése iránt - mert úgy ítélte, hogy az nem járna sikerrel vagy aránytalanul magas költséggel lenne eredményes - nem tekinthető jogellenes magatartásnak, továbbá a felperesnek az engedményezés alapján megnyílt a lehetősége az önálló igényérvényesítésre, nem állapítható meg, hogy ebben az I. rendű alperes mulasztása akadályozta volna.

A II. rendű alperes vonatkozásában rögzítette, a CMR 17. cikke előírja az áru elvesztéséért való helytállást, melynek mértékét a 23. cikk az áru súlyához kötve korlátozza. A fuvarlevél nem tartalmazott e feletti, vagy különleges kiszolgáltatási értéket, így a CMR 24. és 26. cikke nem alkalmazható. A korlátozott kártérítési összeggel a II. rendű alperes helytállt, így a CMR 29. cikke alapján a felelősséget korlátozó rendelkezés mellőzhetőségét kellett vizsgálni, azt, hogy a kárt szándékos, vagy olyan súlyosan gondatlan magatartása okozta-e, amely a korlátozás áttörésére vezet. A felperes nem bizonyította, hogy a II. rendű alperest a fuvarozó a szállítmány nagy értékéről tájékoztatta, ebben az esetben lehetne mérlegelés tárgya, hogy mindent megtett-e a rakomány megőrzése érdekében, a felelősségét megalapozó körülmény-e, hogy nem figyelmeztette a munkavállalóját a magas értékre, nem alkalmazott váltósofórt, nem írta elő az őrzött parkolóban történő megállást, olyan fuvarjárművet állított ki, amely bár dobozos és nem ponyvás volt, de nem volt zárható. A rakomány különleges értéke ismerete hiányában a mindennapos fuvarfeladatnak

látszó megbízás teljesítése során a kötelező pihenőidőben bekövetkezett lopás miatt a II. rendű alperes felelőssége nem állapítható meg. Önmagában a rakományjegyzékből sem kellett, hogy a laikus sofőrnek kitűnjön, jelentős értékű áruval van szó, a menetlevélen „műszaki termék” megjelölés szerepelt, a CMR értéket nem tüntetett fel, a csatolt számla, melyen jelenben megjelölt az áru értéke, vonatkozásában nem bizonyított, hogy azt a II. rendű alperes megismerte vagy megkapta, a CMR-rel együtt kezelve azt a részére átadták.

Az elsőfokú bíróság véleménye szerint nem kétséges, hogy a felperes igényérvényesítési lehetősége a CMR 3. cikke ellenére a II. rendű alperessel szemben fennállt, mert átvevő fuvarozóként a bélyegzővel rávezette a nevét és a címét a fuvarlevél másodpéldányára, ugyanakkor a felelőssége a fent kifejtettek szerint nem állapítható meg.

Az ítélet ellen a felperes terjesztett elő fellebbezést, melyben a megváltoztatását, az elsődleges keresetének történő helyadást kért. Kifogásolta, hogy az alperesi kárfelelősség megállapítása szempontjából releváns tényállási elemek hiányoznak, illetve tévesen kerültek megállapításra. Nem nyert rögzítést az ítéletben, hogy az I. rendű alperes és a közvetett szállítmányozó olyan nemzetközi professzionális cégek, amelyek már 2006. évben is ismerték a ...ban történő közúti szállítás veszélyeit, a nyilvános parkolóknak rendszeressé vált fosztogatásokat. A tényállás nem rögzíti, hogy a perbeli szállítmányozási megbízás kifejezetten „airport to airport”, azaz ...-Budapest közötti légi szállításra szólt. Iratellenesen állapította meg az elsőfokú bíróság, hogy ezen megbízásokat az I. rendű alperes úgy teljesítette, hogy a ... reptérről közúton szállította az árut, ezen szállításra ugyanis esetenként és úgy került sor, hogy arról a megbízó előre nem kapott tájékoztatást, ezt támasztotta alá ... tanúvallomása. Nem szerepel az ítéletben, hogy a II. rendű alperes sofőrje a szállítólevélen rögzítette, hogy műszaki cikkeket szállít, a felperes hivatkozott arra, életszerűtlen, hogy ne tudta volna, mit szállít, ezt a menetlevélből és a rakományjegyzékből nemcsak a bíróság, hanem a sofőr is megállapíthatta. Nem volt elzárva attól sem, hogy a rakteret megtekintse, a dobozokon láthatta közismert híradástechnikai nemzetközi cégek neveit, a célállomást, továbbá közismert, hogy a Nokia mellett Magyarországon a megbízó is foglalkozik mobiltelefon gyártással. Nem nyert rögzítést a tényállásban az sem, hogy az áru egy olyan dobozos járműre került felrakásra, amelynek a hátsó ajtaján jól láthatóan törött, hiányos volt a zár - ezt igazolja a sofőr meghallgatásáról felvett jegyzőkönyv, a rendőrségi jegyzőkönyv, a ... szakértői jelentés, illetve az erre vonatkozó fotók -, ezért iratellenes annak megállapítása, hogy a zár elromlott. A bizonyított tény az, nem elromlott, hanem jól láthatóan hiányos és zárhatatlan volt, holott jelentőséggel bír, hogy a dobozos felépítmény zárja kívülről sértetlen és épnek látszik, nem látható rajta, hogy esetleg valamiért nincs zárva, vagy - a becsatolt fotókból is kitűnően - a zárszerkezet összekötő darabja, maga a záróelem hiányzik, mert korábban letörhetett. Ugyancsak nem nyert rögzítést, hogy az I. rendű alperes és a ... is rendelkezett őrzött parkolóval a raktár, illetve a benzinkút közelében. Bizonyítatlan továbbá annak megállapítása, hogy a II. rendű alperes kompenzációval megtérített a ... részére a súlylimit szerint 6.516,65 eurót.

Kifogásolta a felperes, hogy az elsőfokú bíróság az I. rendű alperes törvényes képviselőjének a személyes előadását tanúvallomásként vette figyelembe, holott az csak a fél előadásaként és nem bizonyítékként lett volna értékelhető, egyébként a 2010. május 25-i tárgyaláson összemosta a kamionajtó zárját a vámplombával, holott a kettő teljesen eltérő célra rendelt, az utóbbi nem a raktár lezárására, hanem a vámkezelés igazolására szolgál.

Álláspontja szerint tévesen vont le következtetést az elsőfokú bíróság arra, hogy az I. rendű alperes kárfelelőssége nem igazolt, ugyanis olyan nemzetközi professzionális cég, amely ismerte a megbízó szállítmányai mibenlétét, értékét, a légi és a közúti szállítások körülményeit, biztonsági kockázatait, kifogásolta az e körben csatolt okirati bizonyítékok (Europol jelentés, kárszemle jelentés) indokolatlan mellőzését. Az I. rendű alperes és a közvetett szállítmányozó nem csak tisztában volt a ... parkolóknak elszaporodott fosztogatásokkal, hanem aktívan részt vett annak a munkacsoportnak a

tevékenységében, amely ezen bűncselekményeket elemezte, és azzal is tisztában voltak, hogy milyen típusú szállítmányok a legveszélyeztetettebbek. Az elsőfokú bíróság tévesen a megbízó terhére róta, hogy nem adott külön biztonsági utasítást, figyelmen kívül hagyta, hogy ... tanúvallomása szerint a megbízó előtt nem volt ismert, mikor, milyen útvonalon szervezte a közúti szállítást az I. rendű alperes, illetve a fent említett kockázattal sem volt tisztában. Joggal bízott abban, hogy a profi szállítmányozási partnere biztonságosan célba juttatja a rakományt. Az I. rendű alperes nem állította és nem is bizonyította, hogy a megbízója figyelmét felhívta volna arra, a ...iai közúti szállítás fokozott kockázattal jár, biztonsági előírásokat kellene alkalmazni, amely esetlegesen megnövelné a szállítás díját, ez az üzleti kapcsolatukra tekintettel elvárható lett volna. Nem értékelte az elsőfokú bíróság, hogy az I. rendű alperes azonos szállítási díjat kapott, akár légi úton, akár részben közúton végeztette a fuvarozást, így az olcsóbb, hosszabb távú közúti fuvar beiktatásával jobban is járt, a megrendeléstől eltérő szállítási mód alkalmazására tehát nem csak a légi fuvar esetleges késedelmes csatlakozása motiválta. Nem a felperesi jogelőd hátrányára értékelhető, hogy csak 2008. évben került sor a szállítási feltételek módosítására, amikor már több bűncselekményt elkövettek a megbízó sérelmére. Az elsőfokú bíróság figyelmen kívül hagyta azt is, hogy nem a megbízó feladata lett volna a szállítmányozók és a fuvarozók tevékenységének összehangolása, annak előírása, hogy a sofőr a raktár melletti őrzött parkolóban töltsen a pihenőidejét, a raktárban észlelve a kamion dobozának hátsó ajtaján lévő letört, hiányos zárat, intézkedjen legalább az ideiglenes lezárásáról, vagy más módon való megvédéséről.

Tévesen állapította meg az elsőfokú bíróság, hogy a II. rendű alperes helytállt a korlátozott kártérítési összeggel, ugyanis nem csatolt be a beszámításra vonatkozó fuvarozási számlákat, nem igazolta a ... felé történő teljesítést. A II. rendű alperesnek a teljes kárért fennálló felelőssége, súlyosan gondatlan eljárása miatt a perben azt kellett volna igazolnia, hogy a megbízónak fizette meg a fenti összeget, ebben az esetben lenne helye a kártérítésbe való beszámításnak, vagy a II. rendű alperes korlátozott felelősségéhez igazodó kártérítési összeg vonatkozásában a kereset elutasításának, a kár ugyanis nem a fuvarozót, hanem a megbízót érte. Ha a II. rendű alperes annak igazolása nélkül térítette meg a kárt, hogy nem kérte a károsult felé megtörtént helytállás igazolását, és nem a károsultnak teljesített közvetlenül, úgy azt a saját kockázatára tette, mindezért nem tekinthető a felperesi jogelőd kielégítésének a fuvarozó esetleges kifizetése.

Az elsőfokú bíróság félreértette ... tanúvallomását, nevezett ugyanis a biztosító által átutalt kártérítési összegről beszélt, és nem emlékezett a konkrét ügy kapcsán az I. rendű alperes által felajánlott összegre. Nem helytálló annak rögzítése sem, a felperest annak bizonyítása terhelte, hogy a II. rendű alperes a szállítmány nagy értékéről tájékoztatást kapott a fuvarozótól. A felperes a perben bizonyította, illetve az I. rendű alperes el is ismerte, tudta, hogy a szállítmány miből állt és milyen értéket képviselt. A megbízó nem bírt tudomással arról, hogy az I. rendű alperes hogyan, milyen teljesítési segédek, alvállalkozók bevonásával szervezi meg a fuvarfeladatot, nem kerülhetett tehát abba a helyzetbe, hogy az általa ismeretlen fuvarozási láncolat tagjait tájékoztassa, vagy tőlük bármit kérjen. A perben nem a felperest, hanem az I. rendű alperest kellett, hogy terhelje annak igazolása, a szállítmányozótól elvárhatóan szervezte meg az áru biztonságos célba juttatását és ennek megfelelő utasításokkal látta el a közreműködőit, ugyan állította, hogy ennek eleget tett, ezt azonban nem igazolta. A perben bizonyítást nyert, hogy a sofőr az áru jellegével tisztában volt, életszerűtlen, hogy arról semmit sem tudva végezte a fuvarozást.

Az elsőfokú bíróság nem értékelte azt a bizonyított tény, hogy a II. rendű alperes nem zárható fuvarszekért állított ki, amely egy laikus számára is, de különösen a fosztogatásra specializálódott bűnözők számára kívülről jól felismerhetően nagyon könnyű prédát jelentett. A ... szakértő cég jelentése szerint az autópálya-rendőrség eljáró tisztje is meglepődött a nagyfokú gondatlanságon, azon, hogy a doboz hátsó ajtaját egyszerűen csak kihajtották az elkövetők erőszak alkalmazása nélkül, így a leállítás az őrizetlen parkolóban olyan súlyosan gondatlan magatartás, amely megalapozza a teljes kártérítő felelősséget. Ez az eljárás akkor is súlyosan gondatlannak minősülne,

ha a sofőr nem rendkívül értékes műszaki mobiltelefon-alkatrészeket, hanem például élelmiszer vagy ruhaneműt szállított volna. Álláspontja szerint a sofőr az értéktől függetlenül is tisztában volt a fokozott kockázattal, így külön előírások nélkül is eleget kellett volna tennie a minimálisan elvárható biztonsági követelményeknek. Amennyiben ugyanis nyilvánvalóan könnyen kinyitható ajtóval, hiányos külső zárral közlekedett és nem volt más helyettesítő jármű, akkor ideiglenes módon kellett volna lezárni a rakteret, vagy a szállítmányozóval összhangban más, őrzött parkolót kellett volna keresni, vagy úgy kellett volna a gépjárművet leállítani, hogy a raktér hátfala a benzinkúton lévő épületek falához, más tereptárgyhoz, parkoló kamionhoz úgy illeszkedjen, hogy a hátsó része ne legyen megközelíthető, a kinyitásra ne legyen hely.

Az I. rendű alperes a fellebbezési ellenkérelmében az ítélet helybenhagyását kérte. Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság a tényállást helyesen állapította meg, a bizonyítékok megfelelő értékelésével hozta meg jogilag helytálló döntését. Az I. rendű alperes szállítványozói feladatokat látott el, így felelősségére a rPtk. 520. §-a irányadó, a kár a fuvarozás közben merült fel, és mivel nem maga fuvarozta a küldeményt, és nem is gyűjtőforgalomban továbbította, így a Ptk. 520. § (2) bekezdés nem irányadó. Helyesen állapította meg az elsőfokú bíróság azt is, hogy az I. rendű alperes nem sértette meg a rPtk. 515. § (1) bekezdésében írt kötelezettségét, nem ismeretlen, hanem a saját cégcsoportjához tartozó céget bízott meg a fuvarozó kiválasztásával, aki ugyancsak jól ismert, jelentős tapasztalattal rendelkező fuvarozót választott. Nem róható fel az I. rendű alperesnek a rPtk. 515. § (1) bekezdésében írtak megsértéseként az, hogy nem alkalmazott különös biztonsági utasítást, ennek a megbízó felé történő felajánlása elmaradása a kárfelelősségét nem alapozza meg. Az I. rendű alperes szállítványozóként vett részt a jogviszonyban, megrendelője a felperes jogelődje volt, a perbeli időszakban közöttük tartós üzleti kapcsolat állt fenn, az I. rendű alperes folyamatosan ugyanezen az útvonalon, ugyanilyen jellegű termékek szállítását végezte, ennek során a megbízó egyszer sem kérte, hogy bármely szállítmány vonatkozásában különleges biztonsági óvintézkedést alkalmazzon. A rPtk. 515. § (2) bekezdése alapján a megbízó utasításainak megfelelően kellett eljárnia, különleges intézkedés alkalmazására történő kifejezett utasítás hiányában nem kellett az általános ügymenettől eltérnie, annak egyébként többletköltségei is lettek volna, a viselésére pedig nem lett volna köteles. Az I. rendű alperest az sem terhelte, hogy szigorított intézkedések előírására hívja fel a megbízóját, a kárfelelősség megítélése szempontjából annak van jelentősége, hogy a jogszabályi előírásoknak megfelelően, a szerződéses kötelezettségeit maradéktalanul betartva járt el a teljesítése során.

A II. rendű alperes fellebbezési ellenkérelmében az elsőfokú ítélet helybenhagyását kérte, hivatkozva a tényállás helyes megállapítására és abból megfelelő jogi következtetés levonására. Tekintve, hogy nem volt dobozos felépítményű és zárható gépjárműre vonatkozó előírás, annak megszegése fogalmilag kizárt, az elsőfokú bíróság helyesen rögzítette, hogy a zár korábban elromlott, ennek azonban megállapodás hiányában nem volt relevanciája. Emellett a zár problémáját a felrakóhelyen a feladónak észlelnie kellett volna, és annak ellenére, hogy nyilvánvalóan tisztában volt az áru értékével, a rakományt minden további nélkül átadta. A gépjárművezető számára sem az áru jelzése, sem önmagában a „műszaki cikk” meghatározás nem utalt a rakomány értékes jellegére, azt egyébként plomba védte, további óvintézkedés pedig nem volt elvárható. A fuvarozó biztonságos parkolót vett igénybe a pihenőidejére, nincs relevanciája, hogy akár a fuvarozó, akár az I. rendű alperes a közelben őrzött parkolóval rendelkezett-e, mivel ennek a használatára nem volt utasítás. Álláspontja szerint az áru tulajdonosa tartozott volna a rakomány értékéből eredő kockázatokat mérlegelve megfelelő biztonsági fokozatú óvintézkedéseket előírni, illetve ennek megfelelő, magasabb fuvarköltséget vállalni. A fuvarkár megfizetésére vonatkozóan az elsőfokú eljárásban becsatolta a kompenzálás dokumentumait, igazolva, hogy teljes egészében teljesített a ... fuvarozó felé. Tekintve, hogy utóbbi nyújtott be vele szemben kárigényt, nem érthető azon

fellebbezési álláspont, hogy más személy felé kellett volna kártérítést fizetnie. Fuvarozási láncolat esetén ugyanis az a szokásos és mindenki által alkalmazott gyakorlat, hogy a saját szerződéses partner felé történik meg a kártérítés megfizetése, majd ezen cég felel annak továbbításáért. Függetlenül attól, hogy érdemben nem vitatta az elsőfokú ítéletet, változatlanul fenntartotta, hogy a CMR 34. és 36. cikke nem alkalmazható, mert nem egymást követő fuvarozók jártak el, a ... volt a fuvarozó, a II. rendű alperes pedig alfuvarozó, így a CMR 3. cikke alapján a fuvarozó felel azon árukáráért, amely a saját teljesítése céljából igénybe vett alvállalkozó általi fuvarozás során következett be.

A felperes fellebbezése nem megalapozott.

Az elsőfokú bíróság az ítéletében az eljárásjogi szabályok betartásával a jogvita elbírálásához releváns tényállást megfelelően feltárta, és abból érdemben helytállóan vonta le azon következtetését, hogy a kereset elutasítása indokolt mindkét alperessel szemben.

Az I. rendű alperes vonatkozásában helyesen állapította meg, hogy a perbeli áru továbbításában nem fuvarozóként, hanem - nem önszerződő - szállítmányozóként vett részt, és nem tévedett, amikor a keresetben megjelölt valamennyi jogcímen ennek alapulvételével vizsgálta a kárfelelősségét.

Az ítélet felülbírálatának az 1952. évi III. törvény (rPp.) 253. § (3) bekezdés szerinti korlátja figyelembevételével a fellebbezésben fenntartott, a rakomány részbeni elveszése miatti 195.055,28 euró követelés megalapozottságának az eldöntése elsődlegesen annak tisztázását igényelte, hogy az I. rendű alperes szállítmányozóként a rPtk. 515. § (1) bekezdése szerinti kötelezettségét elmulasztva szerződést szegett-e azzal, hogy a ...-Budapest-... viszonylatában teljesítendő fuvarfeladatot ... és Amsterdam között légi úton, onnan pedig közúton szervezte meg; a ...iai közúti fuvarozás általa tudott fokozott kockázatról nem tájékoztatta a megbízóját, aki ennek alapján - figyelembe véve a rakomány jelentős értékét - magasabb fuvardíjat vállalva, szigorított óvintézkedések alkalmazását írhatta volna elő; a közúti fuvarozásra vonatkozó külön előírás hiányában is mulasztott-e azzal, hogy nem írta elő a pihenőidő őrzött parkolóban töltését, illetve nem kívánta meg a fuvareszköz rákerének - hátsó zárjának problémája kiküszöbölésére - ideiglenes lezárását, vagy más módon történő megvédését.

A Fővárosi Ítéltábla elsőfokú bírósággal egyező álláspontja szerint a felperes I. rendű alperesi szerződésszegést nem igazolt, ennek indokait a fellebbezésben foglaltakra is tekintettel az alábbiakkal egészíti ki.

... tanúvallomása alapján egyértelműen megállapítható volt a megbízó és az I. rendű alperes tartós - keretszerződéssel szabályozott - üzleti kapcsolatában azon kölcsönösen elfogadott gyakorlat, hogy a ...ból légi úton Európába továbbítandó áru tekintetében az I. rendű alperes maga dönthette el, hogy az melyik európai nagyváros repülőtérére érkezzen be, és amennyiben a címzett légi kikötővel közvetlenül nem volt érinthető, akkor szükségképpen közúti fuvarozást is szerveznie kellett.

Ezen tanúvallomás teljes egészében alátámasztotta - a fellebbezésben foglaltaktól eltérően a rPp. 8. §-ára történt figyelmeztetéssel és nem tanúként meghallgatott ... nyilatkozatát. Az I. rendű alperesi ügyvezető ugyanis azt adta elő, hogy az „airport to airport” fuvarfeladat teljesítése az áru „...iai” vagy „frankfurti” reptéri gyűjtőraktárba kerülésével és onnan közúti továbbításával járt, de utóbbira is a légi fuvarozás magasabb, emelt szintű kárátalánya volt érvényben.

Megjegyzi a Fővárosi Ítéltábla, hogy az I. rendű alperesi törvényes képviselő tanúkénti meghallgatása sem lenne alappal kifogásolható, figyelemmel arra, hogy a 2016. évi CXXX. törvény (új Pp.) hatályba lépéséig nem volt egyértelmű a bírói gyakorlat abban, hogy a törvényes képviselőt milyen minőségében lehet meghallgatni, ez az új Pp. 288. §-ával rendeződött, mely előírja, hogy

általában félként és csak kivételesen lehet tanúként kezelni.

A fenti személyek meghallgatásának egyező eredménye annak megállapítására is alapot adott, hogy a tartós, rendkívül intenzív üzleti forgalmat bonyolító üzleti kapcsolatukban a perbelihez hasonló áru elveszés nem volt gyakori, ... tanúvallomása szerint a jogvita tárgyát képező káresemény hatására szigorította a megbízó 2008. évtől a fuvarozásra vonatkozó előírásokat, a küldemények továbbítására biztonsági leírást adott ki, a törvényes képviselő pedig a perbelin kívül csupán egy esetet nevezett meg.

Az I. rendű alperesi törvényes képviselő azon nyilatkozatát, hogy a rakodást követően a kötelező pihenőidővel megszakított ...iai közúti fuvarozás a rakomány szükségképpen földi kezelését is igénylő légi úthoz képest nem jelentett többlet biztonsági kockázatot, a fellebbezésben hivatkozott okiratok nem cáfolták meg, nem igazolták, hogy a ...n keresztül történő közúti árutovábbítás fokozott veszéllyel járt, melyről az I. rendű alperesnek a perbeli, 2007. márciusi fuvarozást megelőzően tudomása volt, így arról a megbízóját tájékoztatnia kellett volna.

A 2009. április 8-án becsatolt kárszemle jelentés egyáltalán nem tért ki a ... autópályák melletti parkolókból történő fosztogatásokra, azok gyakoriságára, a megjegyzések között csupán az szerepel, hogy a rakomány jelentős értékére tekintettel szokatlan a raktér lezárásának a hiánya és a fuvarozó néhány kilométerre lévő biztonságos telephelye igénybevételének az elmaradása.

A 2017. augusztus 31-én becsatolt, 2009. évben készült Europol jelentés a bevezetésében 2007. évi jelentéseket nevesít és a statisztikai adatok hiányára utal, azt rögzítve, hogy a rakományok elleni bűncselekmények az Európai Unió egészét tekintve nemzetközi léptékűek. A Nemzetközi Közúti Fuvarozók Egyesülete (IRU) és a Nemzetközi Közlekedési Fórum (ITF) 2008. februári jelentésére utalással azt rögzíti, hogy 2000-2005. közötti ötéves időszakban a vizsgált esetek közül Romániában, Magyarországon és Lengyelországban történt a legtöbb (1.000.000 tonna nemzetközi forgalomra vetített) bűncselekmény, ennél kedvezőtlenebb statisztikai adatot a jelentés ...ra vonatkozó 4.5. pontja nem tartalmaz. A jelentés „Háttér” címszó alatt rögzíti, hogy a munkacsoportot az Európai Rendőrségi Hivatal és a bűnüldözés képviselőinek 2007-ben az Europol magas szintű szakértőinek a vagyon elleni bűncselekményekről szóló találkozásán folytatott vitát követően alakították meg.

Mindebből következően a fellebbezésben állított jelentőséggel nem bír, ha az alszállítmányozó a munkacsoport munkájában részt vett, ítéleti bizonyossággal nem állapítható meg ezen okiratból sem, hogy az I. rendű alperesnek a ...n keresztüli közúti fuvarozás fokozott kockázatával a perbeli fuvarfeladat teljesítésekor számolnia és arról a megbízóját tájékoztatnia kellett volna, így sem az áru biztonságos célba jutását veszélyeztető útvonal megválasztás, sem együttműködési, tájékoztatási kötelezettségszegés nem róható a terhére.

A fentiekből következően minden ténybeli és jogi alapot nélkülöz a felperes azon fellebbezési érvelése is, hogy az I. rendű alperesnek a megbízója külön előírása hiánya ellenére szigorított óvintézkedések alkalmazásával kellett volna a perbeli fuvarfeladat teljesítését megszerveznie. Nem vitás peradat, hogy a rakomány fokozott védelmével megvalósuló fuvarozás a többletszolgáltatás nyújtása folytán az átlagoshoz képest magasabb költséggel jár, ennek viselése pedig az I. rendű alperestől nem volt várható. ... tanúvallomása szerint az évente aktualizált keretszerződésük olyan ármegállapodást tartalmazott, hogy a rögzített keretösszeg nem volt túlléphető, ha az adott fuvarfeladatot az I. rendű alperes csak magasabb költséggel tudta megszervezni, azt a saját üzleti kockázatára tehetette, a különbözetet ugyanis nem volt jogosult a megbízóval szemben érvényesíteni, mindezért mulasztás e körben sem róható a terhére.

Érdemben nem tévedett az elsőfokú bíróság a II. rendű alperessel szembeni kereset elutasításakor

sem, annak indokait azonban a Fővárosi Ítéltábla nem osztotta.

A lefolytatott bizonyítás eredménye alapján egyértelmű, és a fellebbezéssel sem vitatott, hogy egyfelől a II. rendű alperes alfuvarozóként járt el, közvetlen jogviszonyba csak a ... fuvarozóval állt, utóbbi pedig az I. rendű alperes alszállítmányozójától kapott megrendelést a perbeli fuvarfeladat elvégzésére, másfelől a fuvarozás közúti szakaszát a ...iai schipholi felrakóhelytől a magyarországi kirakodásig kizárólag a II. rendű alperes végezte, abban a fuvarozó részben sem vett részt.

A fuvarfeladat ekkénti teljesítésére vonatkozó kétségmentes peradat viszont - függetlenül attól, hogy a CMR fuvarokmány 17. pontjában az alfuvarozó további fuvarozóként került feltüntetésre - kizárja a fuvarozó és a II. rendű alperes egymást követő, a CMR 34. cikke szerinti eljárása megállapítását, a CMR 34. cikke ugyanis abban az esetben alkalmazható, ha a fuvarozók az áru átvétele és a címzettnek kiszolgáltatása közötti útvonalat megosztják és az egyes útvonalszakaszokat külön-külön teljesítik.

Az elsőfokú bíróság tehát tévesen vont le következtetést a CMR 36. cikke alkalmazhatóságára, mely az áru elveszése esetén engedi a kártérítési igény csak az első, az utolsó vagy az ellen a fuvarozó elleni érvényesítését, aki a fuvarozásnak azt a részét végezte, amelynek folyamán az elveszés bekövetkezett.

A CMR VI. fejezete tehát nem, hanem a 3. cikke irányadó, amely szerint nemzetközi fuvarozási jogviszonyból származó igény tekintetében a fuvarozónak kell helytállnia az általa igénybe vett alfuvarozó által okozott károkért. A Kúria több döntése által kifejezésre juttatott, hogy szerződéses kapcsolat hiányában - annak megkerülésével - nincs lehetőség a közreműködővel szembeni közvetlen, a CMR alapján történő fellépésre, a helytállási kötelezettség ugyanis a fuvarozóra telepített, ezért a II. rendű alperessel szembeni kárigény az elsődlegesen felhívott CMR rendelkezések alapján nem volt érvényesíthető.

A rPtk. 506. § (1) bekezdéséből következően a rPtk. és a CMR viszonya akként alakul, amennyiben a CMR szerinti külön szabályok a rPtk.-ban foglaltaktól eltérnek, úgy a speciális szabályokat kell irányadónak tekinteni. A CMR nem zárja ki a közvetlen károkozó közreműködővel szembeni fellépést, ha azt a károsult előnyösnek ítéli, erre azonban a jogviszony hiánya miatt a szerződésen kívüli károkozás szabályai alapján kerülhet sor, ugyanakkor a közvetlen felelősséget kizárólag az teremtheti meg, ha a közreműködő eljárása - önmagában értékelve - jogellenesnek minősül.

A magyar polgári jogi felelősség alaptétele, hogy a kártérítési szankció a felróhatóság fokától függetlenül az okozott kárhoz igazodik, a teljes kártérítés elve az irányadó, ez alól azonban kivétel a fuvarozó kártérítési felelőssége mértékének a korlátozása, mely azonban nem érvényesül, amennyiben a kárt szándékosan okozta; a rPtk. 503. § (3) bekezdése szerint ugyanis, ha a kárt a fuvarozó szándékosan okozta, az ebből eredő minden kárért felelős. Ezen felelősségkorlátozást feloldó rendelkezést a CMR a súlyos gondatlanság - közelebbről meg nem határozott - fogalmával bővítette ki, amely a polgári jogban sem ismeretlen kategória, figyelemmel a rPtk. 314. § (1) bekezdésében és rPtk. 342. § (1) bekezdésében foglaltakra; előző a kontraktuális, utóbbi a deliktuális felelősség körében - összhangban a CMR szabályrendszerével - tiltja a szándékos, illetve súlyosan gondatlan magatartásért fennálló felelősség korlátozását vagy kizárását.

A szándékosság nyilvánvaló esete, amikor a közreműködő maga dézsmálja meg a rakományt, vagy abban az eltulajdonítást elősegítve, arról tudva, passzívan vagy tevőlegesen részt vesz; a súlyosan gondatlan magatartás pedig a szándékossághoz közel álló, az elvárhatóságot súlyosan sértő hanyagság, vétkes közömbösség.

A felperes szándékos károkozást maga sem állított, a súlyos gondatlanságra hivatkozása viszont alaptalan. Ekként nem minősülhet ugyanis az, hogy a kötelező pihenőidő miatti leállásra nem őrzött, hanem a II. rendű alperes által igazoltan a közúti forgalomban részt vevőknek ajánlott, kivilágított,

24 órás nyitva tartású, kamionok által rendeltetésszerűen használt közforgalmú parkolóhelyen került sor, ahol a sofőr a - rakomány jellegét tekintve jelöletlen - gépjárműszerelvényben bent tartózkodott, azt nem hagyta őrizetlenül, mindezért a leállás körülményeiből nem következett a rakomány eltulajdonításának az egyenes lehetősége, azzal a raktér plombán kívüli egyéb védelme hiányában sem kellett feltétlenül számolnia.

Jogellenesnek minősülő magatartás hiányában pedig a II. rendű alperessel szembeni kárigény a másodlagos, deliktuális alapon, a rPtk. 339. §-ára alapítva sem vezethetett eredményre.

Mindezért a II. rendű alperessel szembeni kereset elutasítása - a fent kifejtett eltérő indokok szerint - érdemben helytálló, a marasztalásra irányuló igényérvényesítés egyik jogcímen sem bizonyult megalapozottnak.

Tekintettel arra, hogy a fellebbezésben előadottak sem eltérő tényállás megállapítására, sem érdemben eltérő jogi következtetés levonására nem adtak alapot, a Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét - részben eltérő és kiegészített indokolással - a rPp. 253. § (2) bekezdése alapján helybenhagyta.

A felperes fellebbezése nem vezetett eredményre, ezért a Fővárosi Ítéltábla a rPp. 239. §-a alapján alkalmazandó rPp. 78. § (1) bekezdése szerint kötelezte a pernyertes alperesek másodfokú perköltsége megfizetésére, melyet a 32/2003. (VIII.22.) IM rendelet 3. § (2), (5) és (6) bekezdései alkalmazásával a jogorvoslati eljárásban kifejtett ügyvédi, illetve jogtanácsosi tevékenységhez igazodóan mérlegeléssel, mérsékelt összegű, az I. rendű alperes tekintetében 500.000 forint + áfa, a II. rendű alperes vonatkozásában 500.000 forint jogi képviseleti munkadíjban határozott meg.

Budapest, 2018. július 9.

. Kurucz Zsuzsánna s.k.
a tanács elnöke

Levek Istvánné dr. s.k.
s.k.
előadó bíró

Dr. Felker László
bíró