

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN !

A Győri Ítéltábla dr. Puskás Ferenc ügyvéd által képviselt **felperesnek** dr. Grafl-Fülöp Gyöngyi ügyvéd által képviselt **I.r., II.r. és III.r. alperesek** ellen 5.189.110,- Ft kártérítés iránt indított perében a Komárom-Esztergom Megyei Bíróság 2007. december 12. napján meghozott 13.P.21.165/2004/67. számú közbenső ítélete ellen a felperes részéről P.20.141/2008/1/I. szám alatt előterjesztett fellebbezés folytán meghozta az alábbi

k ö z b e n s ő í t é l e t e t :

Az ítéltábla a megyei bíróság közbenső ítéletét részben megváltoztatva, az I-III.r. alperesek elsőfokú közbenső ítéletben megállapított kártérítési felelősségének mértékét 100 %-ban állapítja meg.

A közbenső ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s :

A megyei bíróság a közbenső ítéletében megállapította, hogy a perbeli hajók 2002. október 23-án bekövetkezett összeütközése során a felperesi hajóban keletkezett károkért az alpereseket 80 %-ban terheli egyetemleges kártérítési felelősség.

Ítéletének indokolásában rögzítette, hogy megállapítása szerint az alperesi hajó utasítást adó tulajdonosa, illetve az alperesi hajó kapitánya az adott közlekedési helyzetben nem az elvárhatóság követelményeinek megfelelően járt el, a Hajózási Szabályzat előírásainak többszörös megsértésével, de különösen az adott közlekedési helyzet téves felmérése miatti hibás intézkedéseivel elsődleges okozója volt az összeütközésnek, s az ennek során bekövetkezett károsodásnak.

Vizsgálta ugyanakkor a bíróság a felperes kárenyhítési kötelezettségének kérdését is (Ptk.340.§.(1) bek.). E körben rögzítette, hogy a szabálysértési vizsgálat adatai szerint a felperesi hajó kapitánya az alperesi hajó 2,5 km

távolságból történő észlelésekor rádiótelefonon bejelentkezett, majd ezt 800 méter távolságból megismételte, választ azonban csak 300 méterről kapott, s ekkor csökkentette a sebességét, de hangjelzés leadása a felperesi hajó részéről nem történt.

Rögzítette továbbá, hogy **"B"** szakvéleményének értékelése szerint a felperesi hajó kapitánya a hajó sebességének csökkentésével és a mindkét oldalon biztosított elhaladási lehetőséggel mindent megtett a baleset elkerülése érdekében, ugyanakkor a veszélyhelyzet kialakulása, felismerése és az összeütközés bekövetkezte közötti rövid időben a hangjelzés már nem eredményezhette volna az ütközés elmaradását.

A megyei bíróság álláspontja szerint e megállapításokkal szemben azonban a Hajózási Szabályzat a felperesi terhére is ismételten és egyértelműen előírja a hangjelzésadási kötelezettséget, ezen belül a 4.02 Cikk 1.pontja általában szükség esetére, az 6.04 Cikk 4.pontja ha a völgyemenő a találkozási jelzést nem értette, a 6.32.Cikk 5.pontja veszélyhelyzet lehetősége, 9.pontja pedig a rádió telefonhívás válasz nélkül hagyása esetére. Hangsúlyozta a megyei bíróság, hogy a teendő intézkedések megtétele, így a hangjelzés adás nem csak a már bekövetkezett veszélyhelyzetben, hanem már a veszély lehetőségének felmerülése esetén (a Hajózási Szabályzat előírása szerint amennyiben „veszélyt okozhat, veszélyt idézhet elő”) tehát éppen a veszélyhelyzet megelőzése érdekében is kötelezően alkalmazandó előírások.

A **"C"** által adott szakvélemény már azt állapította meg, hogy a rádiókapcsolat eredménytelensége, illetve a veszélyhelyzet lehetőségének 4-500 méter távolság időpontjában történt beálltakor a felperesi hajónak hangjelzést kellett volna leadni.

A megyei bíróság e hangjelzésadási kötelezettséget illetően a hivatkozott hajózási szabályokkal összhangban álló második szakvéleményt elfogadva állapította meg, hogy amennyiben a felperesi hajó a Hajózási Szabályzat 4.02 Cikk 1. pontja szerint már a másik hajó 2,5 km-re történő észlelése során, illetve a 6.32 Cikk 5. és 9. pontja értelmében 800 méter távolságban a rádiótelefon válasz elmaradása esetén eleget tesz - legalább a „figyelmeztetés” - hangjelzésadási kötelezettségének (karaván esetén két hosszú hangjelzés), ezáltal az alperesi hajó még kellő időben történő figyelemfelhívásának, az összeütközés esetlegesen elkerülhető lett volna, ennek elmulasztásával az ütközés bekövetkeztében a felperesi hajó is közrehatott.

A felperes azzal, hogy elmulasztotta a hajózási szabályzatban ismételten és egyértelműen előírt hangjelzésadási kötelezettségét és ezzel az alperes kellő időben történő figyelmeztetését, nem tett eleget kárenyhítési kötelezettségének és ennek következményeit viselnie kell.

Nem fogadta el a megyei bíróság azt a felperesi álláspontot, hogy nem volt veszélyhelyzet, mert a jogszabály már ezt megelőzendő, éppen a veszélyhelyzet kialakulásának megelőzése végett a veszély kialakulásának lehetősége esetére előírja a hangjelzési kötelezettséget, melynek teljesítése az alperesi hajó részére kellő időben adott figyelemfelhívás esetén az összeütközés esetleg megelőzhető, vagy legalábbis károsító hatása csökkenthető lett volna.

Mindezen körülményeket, s a felek kölcsönös szabálysértéseit, mulasztásait mérlegelve a megyei bíróság azt állapította meg, hogy a perbeli hajók összeütközése és károsodása bekövetkeztében mindkét felet felelősség terheli, melynek mértékét - az összes körülmény mérlegelésével, s a felróhatóság jóval jelentősebb súlya miatt - az alperesre terhesebben, 80-20 % - ban állapította meg.

Az ítélet ellen a felperes fellebbezett, annak részbeni megváltoztatása, a kártérítési felelősségnek 100 %-ban az alperesre történő hárítása iránt.

Jórészt megismételve az elsőfokú eljárásban tett nyilatkozatait előadta, hogy a felperesi szabálysértés az összeütközés bekövetkeztét nem befolyásolta. A felperesi hajóvezető nem állította, hogy a szükséges hangjelzést leadta volna, ennek elmulasztása szabálysértés, de a legkisebb mértékben sem bizonyított, hogy a kár és a „hangjelszabály” megsértése között okozati összefüggés van és az a felperesnek felróható, következésképp a szabálysértés nem értékelhető közrehatásként a felperes terhére.

Kiemelte, hogy egyik kirendelt szakértő sem állapította meg azt a szakvéleményében, hogy az ütközés a felperesi kapitány által le nem adott hangjel közt okozati összefüggés lenne, "B" kapitány, hajózási szakértő a nautikai állásfoglalásában (9.oldal) akként nyilatkozott, hogy a szakértő álláspontja szerint a hangjelzések elmaradása és az ütközés bekövetkezése között oksági összefüggés nincs.

Az alperesi hajóvezető a jelentésében maga is elismerte (kereset 2. sz. melléklet), hogy hallotta a felperesi hajó rádiózását, csak nem értette. Miután a felperesi hajó kapitánya a ...Vízirendészeti Rendőrség meghallgatási jegyzőkönyve szerint már az 1750 fkm-nél leadta rádióját, így az alperesi kapitány az összeütközéstől (1751,2 fkm) mintegy 1,2 km

távolságban tisztában lehetett azzal, hogy hajó közeledik, a radarképernyőn pedig világosan látható volt az alperesi kapitány számára, hogy a hegymenő hajó mindkét oldalán elegendő hely van az elhaladáshoz.

A közbenső ítélet 9. oldal 2. bekezdésében téves az elsőfokú bíróság azon következtetése, hogy a felperesi hajó kapitánya vélelmezte azt, miszerint az alperesi völgymenő hajó nem értette meg a helyadást. Ezzel szemben a szakértői vélemény 33. oldal utolsó bekezdésében a szakértő akként nyilatkozik, hogy „a hegymenő hajó a völgymenőnek a hajózási gyakorlatban kialakult szokvány szerinti oldalon elegendő helyet biztosított a találkozás biztonságos lebonyolításához, jogosan elvárhatta, hogy a völgymenő (... ms.), ha az eredeti irányát megtartja, a találkozás veszély nélkül végrehajtható. Kettő kilométeres távolságban észlelt radarkép alapján nem lehet azt feltételezni, hogy a völgymenő hajóval összeütközik”.

A közbenső ítélet 9. oldal 2. bekezdése második része tévesen feltételezi, hogy veszélyhelyzet alakul ki már akkor, amikor a felperesi hajó kapitánya a radarképernyőn észlelte az alperesi hajót. A hajózásban számtalanszor közlekednek a hajók sűrű ködben radarral, ez nem jelent veszélyhelyzetet, hiszen a radarképzettséggel rendelkező kapitányoknak a műszerek pontossága miatt a tiszta látási lehetőséggel azonos körülményt jelent. Veszélyhelyzet észlelése a felperesi kapitány számára akkor alakulhatott ki, amikor (szakértői vélemény 32. oldal) „a ... ms. vezetője... 300 méteren belül olyan irányváltoztatást végzett, ami ellentétes a szakmai gyakorlattal”.

Tekintettel arra, hogy mint a hegymenő hajó (felperesi) a hajózási gyakorlatban kialakult szokvány szerinti oldalon elegendő helyet biztosított a találkozás biztonságos lebonyolításához, jogosan elvárhatta, hogy a völgymenő hajó (alperesi) ha eredeti irányát megtartja, a találkozás veszély nélkül végrehajtható (szakvélemény 33. oldal).

A felperesi hajó vezetője nem tudhatta, hogy az alperesi hajó vezetője radarképzettség hiányában, az új radart teljesen hibásan beállítva közlekedik a sűrű ködben.

Álláspontja szerint hibásan állapítja meg a megyei bíróság, hogy ha a felperesi hajó 800 méter távolságból „figyelmeztetés” hangjelet ad, akkor az összeütközés esetleg elkerülhető lett volna. Ezzel szemben a szakértők több ízben kifejtették, hogy a hangjel leadása még a valószínűsítését sem teszi annak lehetővé, hogy az ütközés elmarad, következésképpen tévesen állapítja meg az elsőfokú bíróság mindezt a felperes terhére. Sem az okozati összefüggés, sem a felróhatóság nem bizonyított az „eredményt” illetően.

"C" szakértő szakvéleménye 30. oldalán megjegyzi, hogy a ... ms. vezetője felkészültsége alapján alkalmatlan volt a korlátozott látási viszonyok közötti hajóvezetésre.

Nem tudta megkülönböztetni a hegymenő köteléket és a kitűzőjelet. Csak idő és hajóforgalom kérdése volt, hogy a konkrét veszélyhelyzet mikor következik be. A felperes másodpercenként dudálhatott volna, ha "D" hajóvezető nem ismerte fel az elhaladási lehetőséget.

Kiemelte, hogy az összeütközés - a szakértői véleményekre alapított álláspontjuk szerint - kizárólag annak következménye, hogy az alperesi hajó vezetője radarképzettség hiányában, rosszul beállított radarkészülékkel, dunai viszonylatban hatalmas sebességgel haladva, miután a két hajó radarkontúrjai összemosódtak, elvesztette a tájékozódó képességét és uralmát a hajója felett. Ezt bizonyítja az is, hogy indokolatlanul a műveletezési távolságon belül irányt változtatott, holott a mindössze 10 méter széles hajójával gond nélkül elhaladhatott volna a felperesi hajó mellett.

Az I-III.r. alperesek csatlakozó fellebbezésükben - azt tartalma szerint értelmezve - elsődlegesen az ítélet megváltoztatását, a felperesi kereset teljes elutasítását, másodlagosan szintén az ítélet megváltoztatását és az alperesi felelősség mértékének csökkentését, harmadlagosan az ítélet hatályon kívül helyezését és az elsőfokú bíróság új eljárásra való utasítását kérték.

Az elsőfokú eljárás során előterjesztett nyilatkozataikat fenntartva kiemelték, hogy a baleset megítélésében a fő kérdés a független forrásokból származó tények ismerete, ezek azonban hiányoznak. A szakértői vélemények a felek részben ellentmondó nyilatkozatain, illetve a szakértők saját általános tapasztalatain alapulnak.

A ...Vízi Rendészet eljárása nem olyan mélységű, amely alkalmas a pontos tényállás felderítésére, illetve az igazgatási eljárás önmagában sem alapja polgári jogi felelősség megállapításának. Az igazgatási eljárásban a sebesség, a pozíció bemondáson alapul, ezeket az adatokat pedig a szakértő nem ellenőrizte. A hajóvezetők előadásai nem alapadatok, érdekeket tükröznek, azokat tényként kezelni nem lehet.

Független adatnak csak az időjárás-jelentés adatai minősülnek, amelyek tartalma viszont nem vitatott. A legfontosabb adatok, a NAVINFO üzemszünete miatt nem ismertek.

A szakértői vélemények sem önmagukban, sem egymáshoz való viszonyukban nem teljesek és nem egyértelműek. A szakértő nem készített rajzokat, számításokat a lehetséges találkozási verziókra. Manőverenként kellett volna bemutatnia a lehetséges eseteket, ehhez rajzokat kellett volna készítenie.

Csökkenti a szakértői vélemény megbízhatóságát, hogy a szakértő olyan körülményeket is oknak tüntetett fel, amelyek valójában nem okok, hanem megállapítások. Például „vakon vezetett a hajóvezető”. Egy kártérítési ügyben a kártérítési felelősséget csak tényekre lehet azonban alapozni.

A tényállás feltárhatatlan, a szakértőnek meg kellett volna mondania, hogy pontosan melyek azok az adatok, amelyek független forrásból származnak, és melyek azok, amelyek értelmezésből, szokásból, feltevésből. Maga a szakértő jelentette ki, hogy a NAVINFO az egyetlen eszköz, amivel a tényállás biztosan megállapítható lenne. Ennek ellenére nyilatkozott a felelősségről, amely egyébként nem a dolga.

Az utolsó elsőfokú tárgyalás és a két szakértő meghallgatása után sem derült ki, hogy melyik időpont az utolsó, amikor a NAVINFO még rögzített és melyik az az időpont, amikor az üzemszünete után újra képes volt adatokat venni. Ezeket meg lehetett volna állapítani és miért csak telefonon érdeklődött a szakértő ezekről a kardinális adatokról.

Összegezve kiemelték, hogy a felperes az alperesek felelősségét sem közvetlenül, sem szakértői vélemények útján nem bizonyította, utóbbiak alapján azért nem, mert azok nem független forrásokból származó tényeken, hanem feltételezett helyzeteken alapulnak mégpedig olyan mértékben, hogy azok a biztonságos felelősségtelepítésre nem alkalmasak.

Az alperesek fellebbezési ellenkérelme - szintén tartalma szerint értelmezve - a felperesi fellebbezéssel támadott ítéleti rendelkezés helybenhagyására irányult.

Az ellenkérelmének indokául a csatlakozó fellebbezésben felhozottakat jelölték meg.

A felperes csatlakozó fellebbezési ellenkérelme az alperesek által támadott elsőfokú ítéleti rendelkezés helybenhagyására irányult.

A fellebbviteli tárgyaláson ellenkérelmében előadta, hogy hajóskapitányokat nem csak a MAHART képezett, hanem nagyon sok helyen történik ez a képzés. Az pedig, hogy a szakértő esetenként úgy fogalmaz „így szoktuk”, ez abból adódik, hogy ezzel a szakterületen szakértői tevékenységet az tud megalapozottan ellátni, aki hosszabb tartamú hajóskapitányi gyakorlattal rendelkezik. A hajók összeütközése miatt indult perekben különböző szakértői vélemények elkészítésénél pontosan erre a hosszabb időtartamú hajóskapitányi gyakorlatra, illetőleg a gyakorlati munka során szerzett tapasztalatokra van szükség.

A felperesi fellebbezés alapos.

Az alperesi csatlakozó fellebbezés nem alapos.

Az ítélet tábla álláspontja szerint a megyei bíróság a perben a jogalap tekintetében a bizonyítási eljárást a szükséges és egyben elégséges - a felajánlott körben - lefolytatta, az ott beszerzett bizonyítékokat helyesen, okszerűen, a Pp.206.§-ának megfelelően összességükben értékelve helyes tényállást állapított meg, az abból levont jogi következtetése azonban részben téves.

A Ptk.340.§. (1) bekezdése szerint a károsult a kár elhárítása, illetőleg csökkentése érdekében úgy köteles eljárni, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható. Nem kell megtéríteni a kárnak azt a részét, amely abból származott, hogy a károsult e kötelezettségének nem tett eleget.

Az idézett törvényhely II. fordulata alapján az ítélet tábla álláspontja szerint elégtelen annak bizonyítása, hogy maga a károsult is szabályt segett, a bizonyítandó az, hogy a károsulti szabályszegés és a kár bekövetkezte között legalább részbeni, de egyértelmű ok-okozati összefüggés megállapítható legyen.

"B" 2006. február 13-i keltű szakvéleménye - az alperesi hajó sorozatos szabályszegései mellett - megállapította, hogy a hegymenetben közlekedő nehéz és mélymerülésű felperesi hajó a szakmai gyakorlat szabályának megfelelően a hajózóút mélyebb részén haladt, ilyen nagyságrendű tolatmánnal gyors irányváltoztatásra nincs lehetőség, legfeljebb a sebesség csökkenthető. A felperesi kapitánynak az ütközés előtt le kellett volna adnia az előírt nagyon rövid hangsorozatot, de ennek elmaradása és az ütközés bekövetkezése között oksági összefüggés nincs, a hangjelzés a korábbi alperesi szabálysértéseket, hajóvezetői hibákat már nem korrigálhatta volna. A 2007. február 19-i szakvélemény kiegészítésében szintén kiemelte, hogy a

hangjelzés elmulasztása és az ütközés között oksági összefüggésben nincs, mert a veszélyhelyzet kialakulása, felismerése és az összeütközés bekövetkezése között olyan rövid idő telt el, hogy a szaggatott hangjelek leadása már nem eredményezhette volna az ütközés elmaradását.

"C" a megyei bírósághoz 2007. november 7.napján érkezett szakvéleményében kiemelte (33.oldal), hogy „a hangjelzések használata mindkét hajó részéről indokolt lett volna. A hangjelzést először a völgymenő hajónak kellett volna leadnia (3 tonalitású hangjelzés), mert olyan helyhez közeledett, ahol a radar képernyőjén még nem látható hajó tartózkodhat, majd amikor befordult, a radar képernyőjén olyan hajót észlelt, amelynek helyzete és/vagy mozgása veszélyt okozhat (radarhajós ismeretek hiánya miatt, különösen völgymenetben a „...” ms. vezetőjének óvatos, megfontolt hajóvezetést kellett volna végrehajtania).

A völgymenő hajó a hangjelzést elmulasztotta. A hegymenő hajónak erre a jelzésre kellett volna válaszolnia, illetve ha olyan hajót észlel, amelynek helyzete és/vagy mozgása veszélyt idéz elő.

Tekintettel arra, hogy mint hegymenő hajó, a völgymenőnek a hajózási gyakorlatban kialakult szokvány szerinti oldalon elegendő helyet biztosított a találkozás biztonságos lebonyolításához, jogosan elvárhatta, hogy a völgymenő hajó, ha az eredeti irányát megtartja, a találkozás veszély nélkül végrehajtható. Két kilométeres távolságban észlelt radarkép alapján nem lehet azt feltételezni, hogy a völgymenő hajóval összeütközzön,. Megítélése szerint „a völgymenő hajó azzal,hogy műveletezési távolságon irányt változtatott, az ütközés elkerülhetetlenné vált. Ha egyenes irányát megtartja - erre számított joggal a hegymenő kötelék vezetője is, mivel szaknyelven szólva „a helyén volt” - a találkozás veszély nélkül végrehajtható (helyes képkiértékelés esetén).” „Az összeütközés előtti nagyon rövid hangsorozatot egyik hajó vezetője sem adta le. Az észlelés és az ütközés közötti idő rövidsége miatt hangjelzés elmulasztása az összeütközést már nem tudta befolyásolni.” (35-36.oldal)

"C" szakértő személyes meghallgatásán (67.sz.jkv.) akként nyilatkozott, hogy „megítélésem szerint amikor a két hajó egymástól 4-500 méter távolságban volt akkor állt fenn az a helyzet, hogy a völgymenő hajó a mozgásával veszélyt okozhat, vagy veszélyt idézhet elő. Ekkor indokolt lett volna a felperesi hajó részéről - karaván esetén - két hosszú hangjelzést leadni.

A hangjelzést ugyanakkor meg kell hallani és fel kell ismerni tekintettel arra, hogy a gyakorlat szerint rossz látási viszonyok között a kormányállásban csend van és mindenki figyel."

„Ha a rádiókapcsolat sikertelen, hangjelzéssel kell bejelentkezni és a közeledő hajóra a figyelmet felhívni. Ha az alperes hallotta e rádióbejelentkezést, akkor joggal kellett feltételeznie, hogy hajó jön szemben."

Ha a két kiegészített és részben szóban is megerősített szakvéleménynek az oksági összefüggésre vetített adatait vizsgáljuk, megállapítható, hogy ebben a körben a szakértői vélemények sem önmagukkal, sem egymással, sem a per egyéb adataival nem állnak ellentétben (Pp.182.§.(3) bekezdés).

A szakértők az alperesi kérdésekre a válaszokat megadták, az ítélet tábla álláspontja szerint a két szakvélemény megalapozott, lényegi kérdésekben nem ellentmondóak, ezekre és a szabálysértési iratok kapitányi nyilatkozataira megalapozottan alapította a megyei bíróság a tényállást.

A Ptk.340.§. (1) bekezdésének II. fordulatával kapcsolatosan a Pp.164.§. (1) bekezdésére figyelemmel a bizonyítási teher az alperesen állt. Azaz bizonyítania kellett volna azt, hogy a felperesi szabályszegés - a hangjelzés elmulasztása - és a kár bekövetkezte között legalább részben az okozati összefüggés egyértelműen fennáll.

Ezzel szemben **"B"** álláspontja szerint a szabályszegés ugyan fennáll, de az okozati összefüggés kizárt, **"C"** álláspontja pedig az, hogy szabályszegés ugyan felperesi oldalról van, de a szabályszegésnek a kár bekövetkeztére a hatása kétséges.

Ilyen adatok mellett pedig az rögzíthető, hogy ítéleti bizonyossággal nem lehet megállapítani a felperesi szabályszegés és a kár bekövetkezte közti legalább rész-oki összefüggést, amely bizonyítatlanság terhét az alperesnek kell viselnie.

Az alperesi kárfelelősség fennállását illetően a megyei bíróság a tényállást helyesen állapította meg, melyből helyes jogi következtetést vont le, az e körben kifejtett indoklását is az ítélet tábla teljes körűen osztja.

A fentiekre tekintettel az ítélet tábla a megyei bíróság közbenső ítéletét a Pp.253.§. (2) bekezdése értelmében részben megváltoztatva az alperesi kárfelelősség mértékét a rendelkező rész szerint 100 %-ban állapította meg.

Győr, 2008.évi november hó 13. napján

Dr. Ábrahám Éva sk.
a tanács elnöke

Dr. Lezsák József sk.
előadó bíró

Dr. Vass Mária sk.
bíró