

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!

A Fővárosi Ítéltábla dr. Bárdos Rita ügyvéd által képviselt felperesnek, dr. Zafir János ügyvéd által képviselt I. rendű és dr. Bakonyi István ügyvéd által képviselt II. rendű alperes ellen kártérítés iránt indított perében a Fővárosi Bíróság 2009. október 7. napján kelt 14.G.40.716/2008/20. számú ítélete ellen az I. rendű alperes részéről 21. sorszámon benyújtott fellebbezés folytán meghozta az alábbi

í t é l e t e t:

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletének nem fellebbezett részét nem érinti, fellebbezett rendelkezését megváltoztatja, és az alpereseket terhelő marasztalás tőkeösszegét 7.839.807 (hétmillió-nyolcszázharminckilencezer-nyolcszázhet) forintra, az első fokú perköltséget 177.120 (egyszázhetvenhétezer-egyszázhusz) forintra leszállítja, a felperes ezt meghaladó keresetét elutasítja.

A Fővárosi Ítéltábla kötelezi a felperest, hogy fizessen meg az I. rendű alperesnek 15 napon belül 1.013.035 (egymillió-tizenháromezer-harmincöt) forint másodfokú perköltséget.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

Az I. rendű alperes és a ... International B.V. 2003 szeptemberében nemzetközi közúti fuvarozási keretszerződést kötött, melynek 1.3. pontjában meghatározott

feltételek teljesülése okán részes félnek minősült a ... Korlátozott Felelősségű Társaság.

A fuvarozási keretszerződés IV. Záradéka szerint a megrendeléseket napi szinten a ... Logistic Europe B.V. (a továbbiakban: ...) koordinálja.

A ... Kft. 2007. évre vonatkozóan nemzetközi szállítmánybiztosítási szerződést kötött a felperessel, 5.000 euró önrészesedés mellett.

Az ... 2007. július 24-én megbízta az I. rendű alperest a ... Kft. feladó elektronikai készülékekből álló rakománya ...-... (...ország) viszonylatában történő közúti fuvarozásával, ponyvás pótkocsis szerelvénnel.

Az I. rendű alperes a fenti fuvarfeladat teljesítésével - a tervezett útvonal közlésével - a II. rendű alperest bízta meg; a CMR fuvarlevél szerinti 11.515 kg súlyú rakomány fuvarozására az ... által vezetett ... és ... forgalmi rendszámú fuvarszköz 2007. július 26-án kiállt, és a fuvarozást megkezdte.

Az indulás utáni első éjszakai megállásra 0:35 órakor került sor az olasz A4-es autópálya 113 kilométerszelvényében lévő parkoló öbölben, a gépjárművezetőnek a leálláskor 30 perc túlvezetése volt, ugyanis a jelentős turistaforgalom miatt korábban szabad parkolóhelyet nem talált. A kiválasztott parkolóhelyen két gépjármű fért el, mellette már volt egy, ugyanúgy az átellenes oldalon lévő öbölben is állt két kamion. Másnap reggel 6 órakor a sofőr észlelte, hogy a szerelvény ponyváját a jobb oldalon felvágták és a rakományt megdézsmálták, ezt telefonon jelezte, a káreseményről az I. rendű alperes a II. rendű alperestől értesült. A gépjárművezető a lopásról feljelentést tett, melyről az olasz rendőrség 2007. július 27-én jegyzőkönyvet vett fel, a hiány felmérésére nem került sor. A gépjárművezető a ponyvát ragasztószalaggal saját maga javította, és a fuvarozást folytatta.

A gépkocsit kamionstoppal 2007. július 29-én, vasárnap éjjel rendőrök leterelték az autópályáról, kb. 100 km-rel ... előtt, egy ... nevű helynél; a gépjárművezető úgy döntött, hogy az itt található benzinkút parkolójában tölti az éjszakát; a gépjárműszerelvénnel egy fa mellé állt, hogy a sérülés takarásban legyen. Másnap reggel észlelte, hogy a plombát levágták és újabb árut loptak el, melyről értesítette a helyi rendőrséget, erről 2007. július 30-án jegyzőkönyvet vettek fel.

A két káresemény során összesen 65 darab televíziót loptak el, az eltűnt áru bruttó súlya 3.331,7 kg volt, a megmaradt rakomány kiszolgáltatására 2007. július 30-án került sor.

A ... Kft. 2007. augusztus 7-én kelt levelében az I. és a II. rendű alperesek felé 75.840,07 euró kárigényét bejelentette, ezen kárt - 5.000 euró önrész levonásával - részére a felperes megtérítette, erre tekintettel a ... Kft. az alperesekkel szembeni követelését, az önrésszel együtt, a felperesre engedményezte 2007. december 17-i megállapodással.

A felperes a fenti engedményezés alapján keresetet terjesztett elő az alperesekkel szemben; a 2008. április 30-án és 2009. március 24-én kelt beadványaiban

részletezett számítás szerint elsődlegesen a CMR 29. cikke és a Ptk. 498. § (2) bekezdése alapján 19.116.406 forint, másodlagosan a CMR 17. cikk 1. pontja és Ptk. 498. § (2) bekezdése alapján 7.839.807 forint, valamint a tőketartozások után 2007. augusztus 8-tól a kifizetésig járó évi 5 %-os késedelmi kamat egyetemleges megfizetésére kérte az alpereseket kötelezni.

Az elsődleges kereseti kérelme körében arra hivatkozott, hogy az áru elveszése az alperesek súlyos gondatlanságának következménye; megszegték a fuvarozási keretszerződés 3.3., 3.5., 3.6., 3.10.3. és 4. pontjában foglaltakat. Álláspontja szerint súlyos gondatlanság az, hogy a gépjárművezető két alkalommal őrizetlen parkolóhelyen állt meg, sérült ponyvával folytatta az utat, a káreseményekről a felperes jogelődjét nem értesítették, a gépkocsi riasztóval nem volt felszerelve, második gépjárművezetőt nem alkalmaztak, a gépjárművezető nem részesült lopást megelőző oktatásban, továbbá az I. rendű alperes felelőssége, amennyiben elmulasztotta a biztonsági előírásokra vonatkozó megbízói utasításokat a II. rendű alperessel közölni.

A másodlagos kereseti kérelmét a felperes az áru nem kimenthető, fuvarozás soráni elveszésére alapította, mindkét kereseti kérelem vonatkozásában az egyetemleges kötelezettséget a fuvarozási keretszerződés 3.9. pontjában foglaltakra hivatkozással állította.

Az I. rendű alperes a kereset elutasítását kérte, elsődlegesen arra hivatkozott, hogy a felperes mint külföldi vállalkozás magyarországi fióktelepe perbeli jogképességgel nem rendelkezik.

Érdemben a kárfelelősségét vitatta, arra hivatkozott, hogy a felperes jogelődjével nem fuvarozási, hanem szállítmányozási keretszerződést kötött - szállítóeszközzel nem is rendelkezik - a szerződéskötést megelőző pályáztatás során öt fuvarozó céggel versengett, és csak az előre megszövegezett tartalmú szerződés aláírására volt lehetősége. Szállítmányozóként gondatlanság nem terheli; a II. rendű alperest kellő körültekintéssel választotta ki, a fuvarszerződés megkötésekor a keretszerződésből fakadó különleges előírásokat továbbította, a káreseményt követően felé felszólamlással élt.

A követelés összegét egyik kereseti kérelem vonatkozásában sem tette vitássá.

A II. rendű alperes a felperes perbeli jogképességének a vitatása mellett a másodlagos kereseti kérelmet jogalapjában és összegszerűségében elismerte. Az elsődleges kereseti kérelem körében vitatatta, hogy súlyos gondatlanság terheli; a fuvarozási keretszerződés különleges biztonsági előírásait vele a II. rendű alperes nem közölte, ettől függetlenül a gépjárművezető kellő körültekintéssel keresett parkolóhelyet. Az első leállítás során minden környékbeli parkoló tele volt, ugyanakkor a vezetési ideje már lejárt, a második megállásra pedig rendőri intézkedés miatt került sor. Utalt arra, hogy a lopások bekövetkezte között nincs oksági kapcsolat, a második káresemény attól függetlenül következett be, hogy a gépjárművezető felvágott ponyvával közlekedett, a káreseményekről pedig az I. rendű alperest haladéktalanul értesítette.

Az elsőfokú bíróság 2009. október 7. napján kelt 14.G.40.716/2008/20. számú ítéletével kötelezte az alpereseket, hogy egyetemlegesen fizessenek meg a felperesnek 15 napon belül 19.116.406 forintot és annak 2007. augusztus 8-tól a kifizetésig járó évi 5 %-os kamatát, valamint 1.866.862 forint perköltséget.

Az elsőfokú bíróság elsődlegesen a felperes jogképességét vizsgálta; az 1997. évi CXXXII. tv. 2. § b) pontja, 3. § (1) bekezdése, 4. § (1) bekezdése, 9. § (1) bekezdése, 15. §-a és 17. §-a (1) és (3) bekezdése alapján arra vont következtetést, hogy a fióktelep vállalkozási tevékenységet folytathat, tulajdonjogot szerezhetsz, mely szerződéskötéssel lehetséges, utóbbi a Ptk. 198. § (1) bekezdése szerint alapot ad szolgáltatás teljesítésére, illetőleg jogosultságot annak követelésére, mindez megfelel a Pp. 48. §-a szabályainak, így perbeli jogképességgel rendelkezik.

Az I. rendű alperes védekezésére figyelemmel vizsgálta az elsőfokú bíróság a felperes jogelődje és az I. rendű alperes közötti jogviszony létrejöttét; a keretszerződés 1.5. pontja, 3.1. pontja, IV. Záradéka, a ... Logistic B.V.-vel kötött szállításiirányítási szerződés, valamint az utóbbi cég által az I. rendű alperes részére adott megbízás alapján arra vont következtetést, hogy közöttük nem csak elnevezésében, de tartalmában is egyértelműen fuvarozási szerződés jött létre. Az okiratokkal szemben a Pp. 164. § (1) bekezdése szerint az I. rendű alperest terhelte volna annak bizonyítása, hogy szállítmányozási szerződést kötöttek, ennek alátámasztására nem alkalmas az, hogy a főtevékenysége szállítmányozás, ez ugyanis nem zárja ki fuvarozási szerződés megkötését, azt pedig, hogy fuvarszöközzel nem rendelkezik, nem bizonyította. Emellett a perbeli fuvarfeladat kapcsán az I. rendű alperes a szállítmányozásra jellemző szervezési vagy egyéb feladatot nem látott el, kizárólag az áru továbbítására kapott megbízást, a tevékenysége abban merült ki, hogy a fuvarfeladatot alvállalkozásba adta a II. rendű alperesnek.

Utalt az elsőfokú bíróság arra is, az I. rendű alperes kárfelelőssége a Ptk. 515. § (1) és (2) bekezdései alapján, szállítmányozói közreműködése esetén is fennállna, tekintve, hogy a II. rendű alperes által csatolt fuvarmegbízással szemben - mely biztonságra vonatkozó, különleges előírást nem tartalmaz - nem bizonyította, hogy közölte volna a megbízó biztonsági elvárásait.

Mindezekre figyelemmel megállapította, hogy az I. rendű alperes és a felperes jogelődje között a Ptk. 488. §-a szerinti fuvarozási szerződés jött létre, melyben a II. rendű alperes a Ptk. 498. § (1) bekezdése szerint alvállalkozóként vett részt, a jogviszonyra a Ptk. 506. § (1) bekezdésén keresztül alkalmazandó, az 1971. 3. sz. tvr.-rel kihirdetett Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló Egyezmény (CMR).

Megállapította az elsőfokú bíróság, hogy a perben nem volt vitás az áru fuvarozás alatti elveszése, mely a CMR 17. cikk 1. pontja szerint fuvarozói kárfelelősséget teremt, ez alól a CMR 17. cikk 2. pontjában foglaltaknak megfelelően az alperesek magukat nem mentették ki - a II. rendű alperes egyébként a másodlagos kereseti kérelem alapján a felelősségét elismerte -, így arra vont következtetést, hogy az összecszerűségében sem vitatott másodlagos kereseti kérelem alapos.

Az elsődleges kereseti kérelem vizsgálata körében az elsőfokú bíróság a CMR 29. cikkének 1. és 2. pontjában foglaltak tartalmi meghatározásához a magyar büntetőjogi szándékosság és gondatlanság elemeit vetette egybe, és arra vont

következtetést, hogy a 29. cikk 1. pontja az eshetőlegesen szándéknak, a 29. cikk 2. pontja a tudatos gondatlanságnak felel meg leginkább. Álláspontja szerint az alperesek teljes kárfelelőssége akkor áll fenn, ha megállapítható, hogy előre láthatták magatartásuk következményeit és azokba belenyugodtak, de legalábbis minden alap nélkül, könnyelműen bíztak azok elmaradásában. Megállapította, hogy az alperesek a fuvarozási szerződés biztonsági előírásait súlyosan megszegve jártak el; a kb. ötnaposra tervezett útra egy gépkocsivezetőt indítottak, két gépjárművezető alkalmazása esetén jobban lehetett volna az idővel és a távolsággal gazdálkodni, a parkolási helyek előre tervezése nem szűkült volna le, utóbbi jelentős szerepet játszott az első káreseménynél, mivel a sofőr a vezetési idő lejárta miatt kényszerült megállásra. Súlyos szerződésszegésnek minősítette azt is, hogy őrzött, kivilágított és az őről látótávolságon belüli parkolóhely helyett a gépjárművezető az első káreseményt megelőzően egy út menti, kis parkolóban állt le, ahol mindössze két autó fért el. Az éjszakai kisebb forgalom, a rakomány értéke és az, hogy könnyűszerrel felnyitható, ponyvás teherautó volt a fuvarszköz, védtelenné tette a rakományt a lopással szemben, csak a vak szerencsében lehetett bízni annak elmaradásában. Az elsőfokú bíróság álláspontja szerint nem kimentési ok, hogy a nagyobb parkolóknak nem volt üres hely, a nyári időszakra tekintettel, erre nemzetközi fuvarozással foglalkozó cégnek biztonsággal előre számításra kellett, ez is indokolta tette volna két gépkocsivezető alkalmazását, az útvonal és a parkolóhelyek előre tervezését. A második káresemény vonatkozásában nem nyert bizonyítást, hogy rendőri intézkedés okozta volna a leállást, a gépkocsivezető káresemény utáni előadását rögzítő jegyzőkönyv szerint a vasárnapi kamionstop miatt kényszerült megállásra, így azzal előzetesen ugyancsak számolnia kellett, nyilvánvalóan tudta, hogy melyik országban, milyen időszakban közlekedhetnek a tehergépjárművek. Külön súllyal értékelte az elsőfokú bíróság azt, hogy a megbízónak éppen a lopáskár megelőzésére vonatkozó, kifejezett biztonsági előírásai, utasításai teljes figyelmen kívül hagyásával jártak el az alperesek, így megállapította a CMR 29. cikke alapján teljes kárfelelősségüket. Az elsőfokú bíróság a Ptk. 337. § (1), (2) bekezdése, 344. § (1) bekezdése, 498. § (1), (2) bekezdése, valamint a CMR 29. cikk 2. pontja alapján az alperesek egyetemleges kárfelelősségét állapította meg, utalva arra, a felperessel fennálló jogviszony elbírálásakor nincs jelentősége, hogy melyikük mennyiben követett el szerződésszegést, ennek az egymás közötti jogviszonyukban lehet jelentősége. Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy a felperesi jogelődöt ért kár érvényesítésére a felperes jogosult; a vagyonbiztosítási szerződésre figyelemmel a Ptk. 558. § (1) és (2) bekezdése alapján, illetőleg az igazolt engedményezési szerződés szerint a Ptk. 328. §-a alapján. A felperesi jogelőd írásbeli felszólamlása alapulvételével határozta meg az elsőfokú bíróság az alperesek késedelmi kamatfizetési kötelezettsége kezdő időpontját, mértékét pedig a CMR 27. cikk 1. pontja alapján, évi 5 %-ban állapította meg.

Az ítélet ellen az I. rendű alperes terjesztett elő fellebbezést, melyben annak részbeni megváltoztatását, az elsődleges kereseti kérelem elutasítását kérte. Álláspontja szerint a súlyos gondatlanság polgári jogi fogalmának törvényi

meghatározása hiánya nem ad alapot a polgári jogi és a büntetőjogi gondatlanság együttes kezelésére, utóbbiból az előbbire következtetés nem vonható le. A polgári jogi vétkesség objektív jellegű, az általában elvárható magatartást vizsgálja, a büntetőjogi vétkesség szubjektív jellegű, a tőle elvárható magatartás a kiindulási pontja. Az elsőfokú bíróság tévesen azonosította a polgári jogi súlyos gondatlanságot a büntetőjogi eventuais szándékkal. A CMR 17. cikkének 2. pontjából következően a fuvarozó azért az árukárért nem felel, amelyet nem lehetett elkerülni vagy megelőzni, ha az elkerülhető vagy megelőzhető lett volna, de a fuvarozó mégsem tette meg a szükséges lépéseket, akkor nyilvánvalóan gondatlan volt, így a CMR felelősségi rendszer alapesetét valósította meg. Álláspontja szerint tévesen minősítette az elsőfokú bíróság a súlyos gondatlanság bizonyítékaként azt, hogy nem őrzött, hanem kisebb, védtelen parkolóba állt be a gépjárművezető; nemzetközi fuvarozás során előzetesen, teljes bizonyossággal nem lehet tudni, hogy hány kilométert tesz meg a gépjármű, a vezetők mikor kell megállnia, és az sem tudható, hogy hol fog parkolni, mert előfordulhat, hogy a betervezett parkoló tele van. A felperes által hiányolt két sofőr alkalmazása nemzetközi fuvarozás során sem gyakorlat, a költségek növelésével járna. A kamion megdézsmálása nem szükségszerűen, majdnem bizonyosan bekövetkező esemény, nem állítható, ha a fuvaros kisebb parkolóba áll be, ahol mellette másik kamion is van, akkor feltétlenül számítani kell arra, hogy a rakományt ellopják. Kiemelte, hogy kizárólag igen súlyos, majdnem a szándékossághoz közeli cselekmény adhat csak alapot a súlyos gondatlanság megállapítására, a joggyakorlatban ez elenyészően kevésszer fordult elő.

Fenntartotta azon védekezését, hogy a II. rendű alperessel közölte a megbízó biztonságra vonatkozó előírásait, ezt okirati bizonyítékkal alátámasztotta, ugyanakkor aggályos a II. rendű alperes által bemutatott okirat, annak keltezése okán.

Utalt arra is, a megbízói előírások nem relevánsak a felelősség megállapításánál, ugyanis nem azért kell a fuvarozónak biztonságos parkolót választania, mert erre utasítást kapott, hanem azért mert a rakomány megóvása a kötelezettsége. Ezen okból téves az elsőfokú bíróság azon okfejtése is, hogy az I. rendű alperes szállítmányozói kárfelelőssége is fennállna; e körben a magatartás és a kár bekövetkezte közötti okozati összefüggés hiányzik, értelemszerűen nem azért lopták el a küldeményt, mert a szállítmányozó a fuvarozónak nem mondta, hogy biztonságos parkolóban kell éjszakáznia. A megbízói előírásnak ott lehet szerepe, ahol az utasítás valamilyen különleges, a fuvarozó kötelezettségeit meghaladó magatartást ír elő, és ennek elmulasztása eredményezi a kár bekövetkeztét.

A felperes fellebbezési ellenkérelmében az elsőfokú bíróság ítéletének a helybenhagyását kérte, hivatkozva a tényállás helytálló megállapítására, illetőleg a jogi következtetések helyes levonására. Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság nem tévedett a súlyos gondatlanság megállapításakor; az alperesek tudták, hogy a kiválasztott parkoló nem őrzött, ennek ellenére nagy értékű áruval megálltak, így könnyelműen bíztak a káresemény bekövetkeztének elmaradásában, emellett a káresemény megelőzésére óvintézkedést nem tettek. A második káreseménynél pedig annak bekövetkezte lehetőségébe belenyugodtak, mivel sérült ponyvájú

gépjárművel továbbhaladtak, a megrendelő értesítése nélkül, és a korábbi káresemény tapasztalatai ellenére ismételten nem őrzött parkolóban álltak meg. A felperes a fellebbezési ellenkérelmében megismételte az első fokú eljárás során a fuvarozási keretszerződés 3.3., 3.5., 3.6., 3.10.3. és 4. pontjában foglaltak megsértésére tett tényelőadásait.

Az ítélet ellen a II. rendű alperes nem terjesztett elő fellebbezést; az I. rendű alperes fellebbezése a marasztalás másodlagos kereseti kérelemnek megfelelő leszállítására irányult, így az elsőfokú bíróság 7.839.807 forint és annak 2007. augusztus 8-tól a kifizetésig járó évi 5 %-os késedelmi kamata egyetemleges megfizetésére alpereseket kötelező ítéleti rendelkezése - fellebbezés hiányában - a Pp. 228. § (3) bekezdése alapján jogerőre emelkedett; a Fővárosi Ítéltábla a jogorvoslati eljárás során - a fellebbezés korlátai között - az alperesek súlyos gondatlanságára alapított döntés helytállóságát bírálta felül.

Az I. rendű alperes fellebbezése megalapozott.

Az elsőfokú bíróság az ítéletében a fellebbezéssel érintett körben a tényállást kellően feltárta, tévesen határozott azonban, amikor az alperesek súlyos gondatlanságára vont következtetést, és az elsődleges kereseti kérelemben foglaltakkal egyező marasztalásukról döntött.

Az elsőfokú bíróság a nem vitásan helytállóan minősített, a felperes és az I. rendű alperes közötti, a Ptk. 488. §-a szerinti fuvarozási, és az alperesek közötti, a Ptk. 498. § (1) bekezdése szerinti alfuvarozási jogviszonyra helyesen rendelte alkalmazni a Ptk. 506. § (1) bekezdésén keresztül az 1971. évi 3. számú tvr.-rel kihirdetett Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló Egyezményt (CMR).

A fuvarozási jogviszonyok létrejötte okán az I. rendű alperes szállítmányozói felelősségével kapcsolatos ítéleti és fellebbezési érvelések szükségtelenek, a jogvita elbírálásánál figyelmen kívül maradnak.

A CMR 23. cikke korlátozza a fuvarozó felelősségét annyiban, hogy az áru részleges vagy teljes elveszése esetére a küldemény súlyához viszonyítja a fuvarozó által fizetendő maximális kártérítési összeget.

A CMR 29. cikke a fenti korlátozást kizárja; a 29. cikk 1. pontja szerint a fuvarozó nem hivatkozhat e fejezetnek azokra a rendelkezéseire, amelyek felelősségét kizárják vagy korlátozzák, illetve, amelyek a bizonyítási terhet elhárítják, ha a kárt az ő szándékossága vagy őt terhelő, olyan súlyos gondatlanság okozta, amely az ügyben eljáró bíróság által alkalmazott jog szerint a szándékossággal egyenértékűnek minősül.

A norma szövege tehát két, azonos eredményre vezető felelősségi alakzatot nevesít; szándékosságot és szándékossággal egyenértékű, súlyos gondatlanságot.

Annak elbírálására, hogy az adott magatartás ezen tényállási elemeknek megfelel-e, az ügyben eljáró bíróság által alkalmazott jog irányadó.

A magyar polgári jogi felelősség egyik alaptétele, hogy a kártérítési szankció a felróhatóság fokától függetlenül az okozott kárhoz igazodik, a teljes kártérítés elve az irányadó. Ez alól kivételt jelent a fuvarozó kártérítési felelőssége mértékének a korlátozása, mely nem érvényesül, amennyiben a kárt szándékosan okozta; a Ptk. 503. § (3) bekezdése szerint, ha a kárt a fuvarozó szándékosan okozta, az ebből eredő, minden kárért felelős. Ezen felelősség korlátozást feloldó rendelkezést a CMR a súlyos gondatlanság - közelebbről meg nem határozott - fogalmával bővítette ki, mely a polgári jogban nem ismeretlen kategória, figyelemmel a Ptk. 314. § (1) bekezdésében és 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 felperes az elsődleges kereseti kérelmét a CMR 29. cikk 1. pontjában foglaltak alkalmazhatóságára alapította, az alperesek súlyos gondatlanságát állítva; a perben - az I. rendű alperes fellebbezése folytán a másodfokú eljárás során is - vitássá vált, hogy az alperesek eljárása megfelelt-e a CMR fenti rendelkezésének.

A fuvarozók kárfelelősségének elbírálása körében kialakult bírói gyakorlat - anélkül, hogy kifejezetten a büntetőjogi normákhoz nyúlna vissza - szándékossághoz közel álló akarathibát, nem elfogadható, az elvárhatóságot súlyosan sértő hanyagságot, vétkes közömbösséget minősít súlyosan gondatlan magatartásként.

A felperes a fuvarozási keretszerződés 3.3., 3.5., 3.6., 3.10.3. pontjában és 4. cikkében foglaltak megsértése okán látta megvalósulni az alperesek súlyos gondatlan eljárását, az elsőfokú bíróság ezt tévesen fogadta el; a szerződéses rendelkezések és az áru elveszésének releváns körülményei egybevetésével a felperesi jogi álláspont alaptalanságára vonható következtetés.

A gépjármű állapota az induláskor a keretszerződés 3.3. pontjában foglaltaknak nem vitásan megfelelt, kétségtelen, hogy az első káreseménynél bekövetkezett ponyvasérülés szakszerű javítása elmaradt - azt a gépjárművezető kísérelte meg saját maga, ragasztószalaggal javítani -, így a mechanikai állapota már kifogásra adott alapot, de a második káresemény nem ennek következtében állt elő. A „házilagosan” javított ponyvát a menetszél nem szakította fel, a rakomány egy része nem emiatt veszett el. A ponyva meglévő sérülése a második káresemény során nem játszott szerepet, azt az elkövetők - tekintve, hogy a gépjárművezető a sérülés takarása érdekében egy fa mellé állította le a gépjárművet - nem is észlelték, a plomba levágásával, hátul nyitották fel a rakteret.

Az I. rendű alperes fellebbezésében írtakkal szemben a Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság álláspontját osztja arra vonatkozóan, hogy a II. rendű alperes által 10/A/1. sorszám alatt csatolt megbízási szerződés bizonyítja az alperesek közötti

jogviszony tartalmát, mely okirat annak igazolására is alkalmas, hogy az I. rendű alperes a keretszerződés 3.5. pontjában foglaltaknak megfelelően a szállítási útvonalat előre meghatározta. Ettől a II. rendű alperes nem tért el, ugyan kb. 100 km-re ... előtt, egy ... nevű helynél a gépjárművet a rendőrök kamionstoppal leterelték az autópályáról, a gépjárművezető azonban nem választott másik, kevésbé biztonságos útvonalat, a fuvarozást nem folytatta egy alacsonyabb rendű úton, hanem - miután előzetesen a rendőröktől érdeklődött a hely biztonságosságáról - az éjszakai pihenőjét az ottani kivilágított, benzinkúttal és étteremmel ellátott parkolóhelyen töltötte el, kb. 20-25 kamion társaságában.

A felperes a keretszerződés 3.6., 3.10.3. pontjában, valamint 4. cikkelyében foglaltak részbeni megsértésére megalapozottan hivatkozott, ez azonban az alperesek terhére súlyos gondatlanság megállapítására nem ad alapot, a szerződésszegések jogkövetkezménye az, hogy az alperesek részéről a CMR 17. cikk 2. pontjának utolsó fordulatra alapított védekezés nem vezetne sikerre.

A felperes az elsődleges keresetében a keretszerződés 3.6. pontja és 4. cikkelye szerinti, az áru megóvására vonatkozó, valamint a 3.10.3. pontja szerinti értesítési kötelezettség elmulasztását kifogásolta.

Az áru megóvására vonatkozó kötelezettség következik a CMR 17. cikk 1. pontjában és a Ptk. 493. § (1) bekezdésében, az értesítési kötelezettség a Ptk. 495. § (1) bekezdésében foglaltakból. Erre figyelemmel osztja a Fővárosi Ítéltábla az I. rendű alperes azon fellebbezési okfejtését, hogy a II. rendű alperest külön figyelemfelhívás nélkül is a küldemény biztonságos továbbítása terhelte. Ezzel ellentétes nyilatkozatot a II. rendű alperes sem tett; ugyan vitatta, hogy vele konkrét biztonsági előírásokat közöltek volna, azonban elismerte az áru megóvására fennálló kötelezettségét, állította, hogy a gépjárművezető az adott körülmények között kellő körültekintéssel keresett parkolóhelyet.

A keretszerződés 3.6. pontja szerint a fuvarozónak a költségtárgyalások függvényét képező, időről időre adandó utasítás hiányában a szakmai tapasztalata alapján kell eljárnia; „...köteles saját maga számára meghatározni (a későbbiekben pedig betartani) azokat az ésszerű óvintézkedéseket, amelynek révén az említett elveszés vagy károsodás megelőzhető. Az ilyen óvintézkedések közé tartoznak - de nem korlátozódnak rájuk - a következő intézkedések: a tehergépjárművek riasztóval való felszerelése, őrzött parkolóban történő parkolás, második gépjárművezető vagy asszisztens alkalmazása, a gépjárművezetők számára oktatás a biztonságos szállításról, valamint egyéb, a lopást megelőző oktatás.”

Az ... részéről az I. rendű alperesnek adott fuvarmegbízás konkrét biztonsági utasítást nem tartalmazott, így az I. rendű alperesnek szakcéggént a szakmai tapasztalata alapján kellett eldöntenie, hogy melyek a károsodás megelőzésére alkalmazandó óvintézkedések.

A riasztó alkalmazását kizárta az, hogy a megrendelés kifejezetten ponyvás teherautóra szólt, ezzel a felperesi jogelődnek is tisztában kellett lennie,

nyilvánvalóan tudta, hogy a költségesebb, „dobozos” szerelvényekre szerelhető riasztó, mégsem ezt választotta, így a riasztó hiányát alappal nem kifogásolhatja. Ugyanakkor a rakomány értéke, a riasztó hiánya indokoltá tette volna őrzött parkoló igénybevételét, mely nem vitásan a két káresetnél elmaradt, így e körben a szerződésszegés megállapítható.

Az, hogy csak egy gépjárművezető indult útnak, az adott fuvarfeladat ismeretében nem szerződésszegés; azt sem a fuvarozás időpontja, tervezett tartama és útvonala feltétlenül nem kívánta meg. Az útvonal ugyanis nem kirívóan rossz közbiztonságú nyugat-európai országokat érintett, ahol az autópályák köztudomásúan kiépítettek, pihenőkkel ellátottak, így még a nyári időszakra és a kötelező pihenőidőre tekintettel sem kellett feltétlenül számítani arra, hogy az áru egy gépjárművezetővel biztonságosan nem lesz továbbítható. Emellett ... magánszakértő 2009. március 20-i tanúvallomása alátámasztotta, hogy két sofőr esetén sem lehetséges megállás nélkül közlekedni, a pihenőidőt be kell tartani, továbbá nincs arra mód, hogy amíg az egyik alszik, a másik ébren legyen és a rakományt őrizze, ez nem a sofőr feladata. A perbeli fuvarfeladat két gépjárművezetővel történő teljesítése olyan nyilvánvaló költségnövekedéssel járó, a gyorsabb célba érést célzó többletszolgáltatás, amelyben a szerződő feleknek meg kellett volna állapodniuk.

Arra vonatkozóan, hogy a gépjárművezető részesült-e lopást megelőző oktatásban, peradat nem merült fel, azonban a felperes nem jelölte meg, hogy a sofőr esetleges „képtelensége” mennyiben hatott közre a káresemények bekövetkeztében, erre is figyelemmel az volt vizsgálandó, hogy a cselekvési lehetősége behatárolódásában saját maga felróhatóan mennyiben hatott közre, illetve a már kialakult körülmények között ésszerű, elvárható magatartást tanúsított-e.

Osztja a Fővárosi Ítéltábla az I. rendű alperes azon fellebbezési érvelését, hogy nemzetközi közúti fuvarozás során precíz tervezés ellenére is előadódhat - váratlan forgalmi akadály vagy zsúfoltság miatti lassúbb haladás okán -, hogy a pihenőidő nem őrzött parkolóban kerül eltöltésre; az első káreseményt közvetlenül megelőző, nem őrzött helyen történő leállásra nem a gépjárművezetőnek felróható okból, hanem túlvezetés, és a parkolók foglaltsága miatt került sor. A gépjármű éppen adódó parkoló-öbölben történő leállítása tehát kényszerű volt, ugyanakkor abból feltétlenül nem következett a rakomány eltulajdonításának a lehetősége. Ezen parkoló-öbölben és az átellenes oldalon is további - láthatóan ugyancsak pihenőidőt töltő - tehergépjárművek álltak, így a perbeli szállítóeszköz nem volt egyedül, rajta a rakomány jellegére, márkájára utaló felirat nem volt, a rendelkezésre álló fényképfelvételek szerint egyszerű, jelzés nélküli ponyvás szerelvénnel történt a fuvarozás. Ilyen körülmények mellett - arra is figyelemmel, hogy az olasz autópályák melletti parkolók kirívóan rossz közbiztonságára adat nem merült fel, a sofőr végig a járműben tartózkodott - nem osztja a Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság azon álláspontját, hogy a gépjárművezető a lopás elmaradását illetően a vak szerencsében bízott, amikor az adott helyen a gépjárművet leállította.

Az pedig, hogy az első káreseményhez kapcsolódó ponyvasérülés szakszerű javítása elmaradt, a korábban már kifejtettek szerint a további kár bekövetkeztében nem játszott szerepet.

Ugyanakkor helytállóan fejtette ki az elsőfokú bíróság, hogy a második káreseményt közvetlenül megelőző rendőri leállítás a fuvarozónak felróható, kamionstop ellenére történő közúti közlekedés következménye volt; súlyos gondatlanság azonban a felróhatóan kialakult helyzet ellenére sem állapítható meg, a gépjárművezető ugyanis a fuvarozást alacsonyabb rendű útvonalon nem folytatta, az ottani, kivilágított, benzinkúttal és étteremmel ellátott parkolóhelyen állt meg 20-25 kamion társaságában, miután előzetesen érdeklődött a rendőröktől a hely biztonságosságáról. A járműszerelvény sérülését egy fa mellé parkolással a gépjárművezető eredményesen eltakarta, utóbbira vonható következtetés abból, hogy a korábban már kifejtettek szerint is a raktérbe nem a sérült jobb oldalon, hanem a plomba levágásával, hátulról hatoltak be az elkövetők.

A gépjárművezető mindkét káreseményt követően a szükséges rendőrségi feljelentést megtette, a II. rendű alperessel a káreseményt közölte, aki azt az I. rendű alperesnek továbbította. Utóbbi a felperesi jogelőd értesítését nem igazolta, ez lényeges szerződésszegés, azonban a felperes nem igazolta, hogy az értesítés elmaradásából hátrány érte volna; a már megtett útra figyelemmel, mindkét esetben célszerűnek mutatkozott a fuvarozás folytatása.

A mindösszesen a rakomány harmadát érintő két káresemény egymástól eltérő helyen és időpontban következett be, összefüggést nem mutatnak, az áru elveszése nem súlyosan gondatlan alperesi magatartásra vezethető vissza, ezért a Fővárosi Ítéltábla a CMR 29. cikk 1. pontjában foglaltakra alapított követelést aaptalannak találta, és az elsőfokú bíróság ítéletét - a fellebbezés korlátai között, valamint arra figyelemmel, hogy a Pp. 51. § a) pontja szerinti pertársaság okán az I. rendű alperes fellebbezésének az eredménye a II. rendű alperesre is kihat - e körben a Pp. 253. § (2) bekezdése alapján megváltoztatta - a módosult pernyertességre figyelemmel az első fokú perköltség viselésére is kiterjedően -, és a felperes elsődleges kereseti kérelmét mindkét alperes vonatkozásában elutasította.

Az alpereseket terhelő marasztalás leszállítása okán a felperes pernyertessége 40 %-ra, az alpereseké 60 %-ra módosult; ebből következően a felperes pernyertességéhez (7.839.807 forint) igazodóan az általa lerótt 900.000 forint kereseti illetékből 360.000 forintra, valamint a 32/2003. (VIII. 22.) IM rendelet 2. § (1) bekezdése alapján 489.990 forint, általános forgalmi adót is tartalmazó jogi képviseleti munkadíjra, mindösszesen 849.990 forint perköltségre, az alperesek a pernyertességükhöz (11.276.600 forint) igazodóan a fenti jogszabályi rendelkezés alapulvételeivel 672.870 forint, általános forgalmi adót is tartalmazó jogi képviseleti munkadíjra támaszthatnak igényt, mely követelések ítéleti beszámításával a felperes javára mutatkozik 177.120 forint, ezért az alpereseket egyetemlegesen terhelő első fokú perköltség összegét a Fővárosi Ítéltábla a Pp. 239. §-a alapján alkalmazandó Pp. 81. § (1) bekezdése alapján ezen összegre leszállította.

Az I. rendű alperes fellebbezése teljes egészében eredményre vezetett, ezért az általa lerótt 676.600 forint jogorvoslati illetékre, valamint a 32/2003. (VIII. 22.) IM

rendelet 3. § (5) bekezdése alapulvételével megállapított, általános forgalmi adót is tartalmazó 336.435 forint jogi képviselési munkadíjra, mindösszesen 1.013.035 forint jogorvoslati perköltségre támaszthat igényt, melynek megfizetésére a Fővárosi Ítéltábla a Pp. 239. §-a alapján alkalmazandó Pp. 78. § (1) bekezdése szerint a felperest kötelezte.

Budapest, 2010. április 1.

. Bánki Horváth Mária s. k.,

a tanács elnöke

Levek Istvánné dr. s. k.,
előadó bíró

Dr. Rédei Anna s. k.,
bíró