

## POTYÁZÓK

Amióta az első fregattmadár elvette a sirálytól a zsákmányt, azóta (vagy talán még régebben) léteznek olyanok, akik másokon próbálnak élösködni. A következő ügyekben mindig ez a jellemvonás fedezhető fel.

### I. „Isten fizesse meg!”

**Pesti Központi Kerületi Bíróság**

**14.G.301.293/2000 ügyiratszám**

#### Előzmények

Az 1998. április 6-án aláírt szerződés szerint a felperes importörként beszerzett 1 db. MINI-26 típusú, sail drive-os hajtású SOLE DIESEL motort alap- és extra tartozékokkal, és leszállította a ... Kft B-i telephelyére 1998. május 20-án. A gépet egy TOP 34 típusú vitorlás jachtba beépítették, azonban, amint ez később kiderült, a kezelési útmutatóban foglalt munkálatokat az alperes sem maga nem végezte el, sem a felperestől ill. más cégtől nem rendelte meg, ezért annak elmulasztása miatt a garanciát elvesztette.

Ezek után a motor egy adriai úton meghibásodott, a R-ban tartózkodó hajón az alperes megrendelte a javítás elvégzését 1999. július 1-i faxában, sürgősséggel, 9-én estére. A javítást a felperes megbízásából V. Béla gépészmérnök végezte el. Az alperes a munkáról kiállított átutalási számla kifizetését megtagadta azzal az indokkal, hogy annak összege túlzott.

A felperes a Budai Központi Kerületi Bíróságtól kérte az alperes ellen fizetési meghagyás kibocsátását, a bíróság azonban illetékesség hiányában az ügyet áttette a Pesti Központi Kerületi Bírósághoz, amely a fizetési meghagyást kibocsátotta, és közvetlenül a kötelezettnek megküldte. A kötelezett ellentmondással élt, az ügy perré alakult.

#### Szakértői megállapítások

Két jelentéktelen körülmény.

- A kifizetés megtagadására, az összeg jogosságának vitatására, de magára a javításra sem került volna sor, amennyiben a hajótulajdonos hajójának építéskor megfelelő figyelmet szentelt volna a motor, mint fejlett technikával készült műszaki termék kezelési, szerelési, stb. utasítására, és elvégezte vagy elvégeztette volna a beépítés és üzembe helyezés során szükséges karbantartási munkákat. Megállapításomat több évtizedes gyakorlati tapasztalatomra alapozom a hajótervezés- és építés, illetve az igazságügyi hajózási szakértői munka területén. A hajómotoroknál sajátosan nem a megtett távolságban mérik az elhasználódást, mint az autóknál, hanem a ténylegesen üzemben töltött idő számát. A perbeli motor üzembe helyezése és üzemzavara között 1.900 üzemórát futott, ami hasonló hajókhoz viszonyítva nem kevés a mindössze egy év alatt, amióta üzembe állt (a teljes időnek több, mint 20%-a). Mivel hajómotoroknál 500 óránként esedékes a nagyrevízió, a tárgyi motornál ez a művelet négyszer marad(hat) ki.

- A hajó üzemeltetőjének nemcsak akkor kellett volna az ügy sürgősségét felismernie, amikor üzemképtelenség miatt saját vállalt kötelezettségeinek teljesítése került veszélybe, hanem a sürgősséggel elvégzett munka ellenértékének kifizetésekor is. Ez azt a kérdést veti fel, ismerte-e azt a fogalmat, hogy kötelező üzleti tisztesség.

Válaszolnom kellett a bíróság három kérdésére.

- Reális volt-e az adott javítási költség 1999. július hónapban érvényes árak figyelembe vételével?

- A motor javításakor a felperes alkalmazhatott-e mérnöki óradíjat, tekintettel arra, hogy szerelési munkálatokat végzett?

- Indokolt volt-e a felperes részéről sürgősségi díj felszámítása?

A három dolog szorosan összefüggött.

- A munkával a felperes külső gépészmérnököt bízott meg, aki az elszámolható költségeket az érvényes rendeletek szerint állította össze. A munka bonyolultsági foka által megkívánt mérnöki óradíj jogos volt, a hasonló kategóriájú hajókon a gépészeti és propulziós szerelést minden esetben mérnöki végzettséggel rendelkező, nagy gyakorlatú emberek hajtják végre. - -
- Az oda- és visszaúton azonban ennek csak 50%-ával számol, mint egyszerű gépkocsivezető esetén.
- A megbízott szakember a munkát határidőre elvégezte, jogosak voltak a nehézségi és sürgősségi felárak (25 ill. 20%).

Ez volt az első olyan ügy, amelyben annak a félnek a jogi képviselője, akinek szakvéleményem nem tetszett, megpróbált kiiktatni a látókörből, mivel szerinte hatásköri túllépést követtem el. Az ügy tárgyalására beidéztek, mivel azonban a tárgyalás nem kezdődött el hosszú ideig az előző ügy végtelen elhúzódása miatt, vállaltam a kockázatot és eltávoztam. Nem tudom, hogyan zárult le a vita.

## **II. Pénz az ablakban!**

### **Pesti Központi Kerületi Bíróság**

#### **12. P. 89.214/2001**

##### Előzmények

Az ügy szinte kísértetiesen emlékeztet az előzőre: a bajban levő hajótulajdonos (alperes) sürgős javítást kér a felperestől, majd nem fizet. Csak itt egy BAYLINER 1802 CAPRI CUDDY típusú motoros kishajóról van szó és annak a külmotorjáról. A Force 85 motor 2000. júniusában elromlott, az alperes a hajót bevitte a felperes (kikötő-üzemeltető) javítóműhelyébe, ahol a felek, akik mindkettőjük nyilatkozata szerint baráti viszonyban voltak, szóban megállapodtak az abban a pillanatban még ismeretlen természetű hiba sürgős kijavításáról, ugyancsak szóban rögzítették a várható javítási díjat.

A javítás (amely csak az első volt a sorban) a szükséges alkatrészek beszerzése miatt több hónapot vett igénybe. A szezon végének közelsége miatt a felperes a javítás mellett szükségesnek tartotta a motor téliesítését, amelyet el is végzett. A hajót az alperes októberben vitette el szállító járművel, elszállítás előtt nem próbálta ki, nincs kizárva, hogy nem volt tudomása a téliesítésről, amelyet követően a hajót csak akkor szabad ismét üzemeltetni, ha bizonyos műveleteket elvégeznek rajta. Az elszállítás után nem sokkal a vízre tett hajó motorjával az alperesnek ismét gondjai támadtak, egy másik vállalkozónak az óbudai Hajógyári-szigeten levő javítóműhelyébe állt be. A motort, amely a legutóbbi javítás miatt még a felperes garanciája alatt volt, a hajógyári-szigeti műhelyben megjavíttatta (ez volt a második javítás). Ezt a javítást követően a próbaúton a motor ismét elromlott, az újabb javítást ugyanaz a vállalkozó végezte el (harmadik javítás).

Az alperes a hajót 2002. júniusában eladta. Az új tulajdonos a járművet változatlanul a felperes telephelyén tárolta. A hajó hamarosan ismét eladásra került, a szakvélemény készítésének idején ismert (!) tulajdonos megtalálásában sem az a személy, aki az alperestől vette meg, sem a felperes nem tudott segíteni.

A perre azért került sor, mert az alperes a hajó 2000. októberében történő elszállításakor a javítást nem tudta kifizetni, de ígéretet tett, hogy rövid időn belül tartozását kiegyenlíti. Erre nem került sor, a felperes a bruttó 325.000.- Ft-ról kiállított számlát eljuttatta hozzá, amelynek megtagadása után a Pesti Központi Kerületi Bíróságnál vállalkozói díj megfizetése tárgyában kérte az alperes ellen fizetési meghagyás kibocsátását a fenti összegre. Az alperes ügyvédje ellentmondással élt, így az eljárás perré alakult át.

A kirendelő hatóság 11 kérdést tett fel, ezek szinte kizárólag arra vonatkoztak, mennyi volt a javítás valós tartalma és értéke, illetve mennyire volt szakszerű a munka. A lényegre nem kérdeztek rá: értett-e a hajótulajdonos az értékes berendezés használatához, és miért nem volt hajlandó fizetni az elvégzett szolgáltatásért?

#### Szakértői megállapítások

Szakvéleményem kialakításánál a periratok részletes tanulmányozásával ismerkedtem meg az előzményekkel. Mivel a tényállás számomra nem volt teljesen világos, helyszíni szemlét kívántam igénybe venni, hogy további információt kapjak. Erre nem került sor, mivel a felperes nem tudott rendelkezésemre állni ill. információval szolgálni. A hajó jelenlegi helye szintén ismeretlen számomra, erre sem sikerült tájékoztatást kapnom, ezért meg kellett elégednem az ügyiratokból nyerhető adatokkal. Emellett az Internetet is használtam, ahol a gyártmányok műszaki paramétereit és javítási utasításait töltöttem le.

Az iratok tanulmányozása során világossá vált előttem, hogy

- a perbeli javításokra nem került volna sor, amennyiben a hajótulajdonos hajójának használata során megfelelően ügyelt volna a motor, mint fejlett technikával készült műszaki termék kezelésének részleteire,

- a szolgáltatásokat igénybe vevő ügyfélnek (itt az alperes) ki kell kérnie és meg kell szívélnie a szolgáltatást elvégző szakember (jelen esetben a felperes) véleményét, illetve az elvégzett szolgáltatás kapcsán követnie kell a szolgáltató szakmai utasításait, jelen esetben arra vonatkozóan, hogy a téliesítéssel milyen korlátozások jártak, mit kellett volna tenni egy újabb üzembe helyezés előtt,

- a hajó tulajdonosának nemcsak akkor kellett volna az ügy sürgősségét felismernie, amikor saját járműve használhatatlanná vált a váratlan hiba miatt, hanem az elvégzett munka ellenértékének kifizetésekor is.

Első és második megállapításom alapja gyakorlati tapasztalatom. A belsőégésű motorok csak akkor képesek hibátlanul működni, ha a róluk meghajtott, ugyanakkor saját üzemük fenntartásához elengedhetetlen segédrendszerek mindegyike önmagában üzemképes. A kenőolaj, az üzemanyag, az elektronikus vezérlés, a gyújtás, a hűtés mind olyan feltétel, amelyek közül egyetlen egynek a kiesése is a motort valamilyen módon üzemképtelenné teheti, esetleg hatalmas kárt okozhat a bekövetkező kopások vagy törések miatt.

Nem lehet kizárni, hogy a téliesített és annak megszüntetése nélkül nem üzemképes motor beindítása okozhatta az első javítás utáni újabb problémák felmerülését.

Harmadik megállapításomat az üzleti tisztesség kérdése vezérelte.

A hatóság kérdéseire ennek értelmében adtam választ.

Az olyan pénz, amit nem fizetek ki, tiszta nyereség számomra, legalábbis így gondolják egyesek.

### **III. Így mondtam, de nem így gondoltam!**

**Somogy Megyei Bíróság**

**23.P.22.159/2006**

#### Előzmények

A peres felek 2004. szeptemberében megállapodtak abban, hogy az alperes (hajóépítő mester) felújít egy felperes tulajdonát képező Riva típusú motoros hajót. Az alperes szeptember 27-én elkészítette ajánlatát, ezt a felperes azzal a módosítással fogadta el, hogy a hajó javítására fordított munkadíjat 10,- euró/h díjjal számolják el.

Az ajánlat 1-19. tétel alatt sorolta fel azokat a munkákat (ezek részletezése egy később következő táblázatban van), amelyeket a Riva hajón el kell végezni, illetve amelyeket elvégzett 1983 óra munkaidő alatt. Ezeken kívül a befejező munkálatokhoz olyan járulékos költségek kapcsolódtak, amelyekkel együtt a felperesnek a hajóval kapcsolatban összesen 21.250,- euró fizetési kötelezettsége keletkezett.

A felperes ezt vitatta, álláspontja szerint a megállapodásuk tárgyát az alperes által 1-5. pont alatt felsorolt munkák elvégzése képezte, erre 130 órát tartott jogosnak. Elismerve azonban, hogy az alperes pótlólag a 7., 8., 10., 12., 14., 15. és 17. pont alatti munkák elvégzésére kapott megbízást, amelynek időráfordítása álláspontja szerint 113 óra volt. Nem képezték ugyanakkor álláspontja szerint sem az eredeti megállapodás, sem a pótlólagos megbízás tárgyát a 9., 11., 13., 16., 18. és 19. pont alatt felsorolt munkálatok.

Szakvéleményem kialakításához a periratok részletes tanulmányozása nagy segítséget adott. A bíróság által feltett kérdésekre a konkrét válaszokat azonban a helyszíni szemlén tapasztaltak és a szaktanácsadóként felkért, fatestű sporthajók javításában nagy gyakorlattal bíró szakember véleménye alapján fogalmaztam meg. A szaktanácsadó ragaszkodott ahhoz, hogy a perben névtelen maradjon, ugyanakkor ellenszolgáltatásra nem tartott igényt.

### Szakértői megállapítások

Az iratok tanulmányozása során nehézséget okozott a helyzet megértésében, hogy a Riva Olympic motorhajó javítás előtti állapotáról csak a javítással megbízott szakember (alperes) 2004. szeptemberi ajánlata állt rendelkezésemre. Az abban általa elvégzésre javasolt munkálatok egy üzemképes, de felújítást igénylő jármű képét érzékeltetik. Ebben a véleményemben erősítettek meg a felperes által rendelkezésemre bocsátott felvételek is. A körülmények felmérésénél a következő vonalakat követtem.

- A szóban forgó hajótípus gyártása 1969-ben kezdődött és az utolsó ilyen hajót 1983-ban építették. Elnevezése az 1968-as mexikói olimpiának köszönheti. Ez volt az utolsó olyan fatestű motorhajó, amelyet Cantieri Riva tervezett. Az Olympic típus gyártása során nem változott. A 6,55 m hosszú testbe 220 vagy 270 LE teljesítményű Riva gyártási táblával ellátott V-8 motorokat építettek be.



Mivel ez a hajó még a nosztalgia-járművek közé tartozik (anyaga fa, építési módja a korábbi gyakorlatot követi), élettartama két felújítás között sokkal rövidebb, mint a szálerősítésű műanyag hajóké, amelyek hajóteste lényegében csak a külső lakkréteg periodikus felújítását igényli. A gyártási évről nincs említés, de ma (a szakvélemény készítése idején) már a típus utolsóként kibocsátott egysége is huszonöt éves. Nincs említés a hajó életében korábban elvégzett felújítási munkákról, amennyiben ez volt az első ilyen javítás, a munka a hajótest víz-alatti részének vonatkozásában megközelíti a újjáépítést.

- A felek a munka elvégzésére valószínűleg nem kötöttek olyan szerződést, amely biztosíthatna volna vita esetén a maguk közötti megoldást, legalábbis ilyen nem találtam a periratokban. A szakműhely differenciáltan megadott munkabér-ajánlatát közös megegyezéssel megváltoztatták egységesre, az elvégzendő műveleteket azonban nem

rögzítették, azokat csak a munka befejezése után írták le, amikor már a vita kialakult. A helyzetet csak bonyolítja, hogy a szakmühely eredeti ajánlatában szerepelnek olyan műveletek és felmerül ezekhez anyagigény is (szélvédőgumi, ülészuhat, stb.), amely a későbbiekben mint befejező műveletek vannak említve. További zavaró tényező, hogy a 19 pontba válogatott javítási műveleteket a megbízó úgy csoportosította, hogy az 1-5. műveletig fogadja el az eredeti felújítás terjedelmét. A 6. pontban foglalt szóró lakkozás nélkül az egész felújítás értelmét veszti, ezért az alábbi táblázatban eltértem az eredeti 5 ponttól, és a 6-odikat is belevettem.

Művelet	Normaidő (óra)				Szakértő indokolt
	Alperes szerint	Felperes szerint	Szakértő min.	Szakértő max.	
1. Hajó szétbontása, veretek, kárpit szerelvények kiszérése	186	25	96	192	186
2. Hajótest vízvonaltól alatti héj felső furnérréteg csere	162	30	120	160	160
3. Fenékszigetelés (durabild), gittelés, festés	235	25	160	240	235
4. Lakkozás előkészítés, felület lakk eltávolítás, felület javítás, gyalulás, csiszolás	260	10	144	256	256
5. Lakkozás 10 réteg kézi alapozó lakkozás	289	20	192	288	288
6. Lakkozás 10 réteg szóró lakkozás, csiszolás	257	20	144	256	256
7. Teak járófelület kialakítás	97	25	84	112	97
8. Kárpitok felszerelése	102	45	96	112	102
9. Belső felület-festék eltávolítása, újrafestés	120	40	80	120	120
10. Króm veretek, ablak, kormány szerelés	118	20	96	120	118
11. Elektromos szerelés	32	5	16	32	32
12. Motor ki-be szerelés	35	16	20	35	35
13. Kormánymű javítás	16	5	8	16	16
14. Vízpumpa lapát csere	3	2	2	3	3
15. Motorolaj + szűrő csere	2	2	1	2	2
16. Motor festése, javítása	16	5	8	16	16
17. Hajó vízre rakása, hajó próbája	25	3	16	24	24
18. Kihajtás tengely tömítés csere	11	3	4	11	11
19. Vízsűrő szerelvény csere	17	4	8	17	17
1-6 összes	1389	130	856	1392	1381
7, 8, 10, 12, 14, 15 és 17 összes	382	113	315	408	381
9, 11, 13, 16, 18 és 19 összes	212	62	124	212	212
1-19 összes	1983	305	1295	2012	1974

- A hasonló motorhajók javítása során faipari, felületvédelmi, gépészeti és még más területeket felölelő munkák elvégzésére kerül sor. Ezek mindegyikének (a saját iparága területén) megvannak a munkanormái, ezeket azonban inkább a szakmühelyek saját gyakorlata határozza meg, nincs sem az országban, sem az EU más országaiban egységes normarendszer (vagy, ha igen, azt bizalmas információnak tekintik). A javítás időigényének meghatározásához ezért több szak-műhelyt is fel kellett keresnem, hogy a gyakorlatban szokásos normaidőkre szert tudjak tenni, és a műveletek időigényét becsülni tudjam. Azonban még ezeknek a birtokában sem lehetett az előzőekben már említett bizonytalanságok miatt egzakt értékeket megadni, egy minimális és egy maximális időigényt kellett becsülnöm. A minimális igény a jármű jobb állapotát és a műveletek gépi segédeszközökkel való elvégezhetőségét tételezi fel. A maximális időigényt aszerint becsültem, hogy az adott műveletben az alapanyag állapota rosszabb volt az átlagosnál, illetve mindent kézzel kellett elvégezni. A helyszíni szemle során a szakmühelyről szerzett általában pozitív benyomás segített abban, hogy a tételenként két-két adat között az indokoltnak elfogadható időigényt meg tudjam becsülni.

A kirendelő hatóság kérdései arra irányultak, elvégezte-e a hajóépítő az ajánlatában szereplő műveleteket, a tulajdonos által vitatott munkák szerepeltek-e az ajánlatban ill. szükségesek voltak-e, valamint mennyi volt ezek reális időnormája.

A felperes is feltett ezen kívül három kérdést, egyik a lakkozás minőségére vonatkozott, a másik a hajó tárolásának esetleges negatív hatására kérdezett rá, a harmadik pedig arra irányult, várható-e a hajó állapotának romlása további tárolás esetén (vagyis abban az esetben, ha a bíróság nem adná ki a hajót a tartozás kifizetése nélkül).

Ezekre abban az értelemben válaszoltam, ami már megállapításaimból látható.

- A hajónak a helyszíni szemlén látott állapota azt igazolja, hogy a szakműhely elvégezte azokat a munkálatokat, amelyeket a 19-tételes műveleti jegyzék 1-10. tételei tartalmaznak. A hajón a felújítást elvégezték. Ugyancsak megállapítható volt a 16., 18. és 19. tétel végrehajtása. A 11-15. tételszámú műveletek elvégzését szemrevételezéssel nem lehet megállapítani, de a hajó ajánlati munkáiban szerepeltek ill. a hajót azok nélkül nem lehetett volna ismét üzembe helyezni, ezért fel kell tételezni, hogy azokra is sor került. A 17. tétel a vízi futópróba volt, ami a hajó üzemképességének megállapításához elengedhetetlen.

Ennek alapján az alperes az 1-19. szám alatt felsorolt munkálatokat elvégezte. A befejező munkálatok is szerepelnek ezek között a 8., 10., 14., 15. és 17. sorszám alatt.

- A 9. számú művelet, amely a hajó belső felületvédelmének felújítása, szerepel az ajánlatban. A 11., 13., 16., 18. és 19. számú tételek az ajánlat második részében a megrendelő igényeit felsoroló pontok között (a hibás alkatrészek cseréje vagy javítása) szerepelnek. A 13. tétel elvégzését a helyszíni szemle során az alperes megindokolta a felperesnek, hogy a kormányzár csapágya beállt, emiatt kellett szétszedni és új perselyt beszerezni. A befejező munkálatok alatt értett műveletek számomra a 7. (teakfa járófelület kialakítása), 8. (kárpitozás), 10., 12., 14., 15. (különbféle szerelési munkák) és 17. (futópróba) szám alatt található műveleteket jelentik. Ezek egy része, pl. a 7., 8., 10. számú művelet szerepel az ajánlatban, másokra a többi munka elvégzése miatt volt szükség (pl. motor ki- és beszerelés), vagy a munka eredményének ellenőrzéséhez (17.).

Összességében azt állapíthattam meg, hogy a felsorolt munkálatok az ajánlat részét képezték, vagy műszakilag szükségesek voltak.

- Az elvégzett munkálatok időszükséglet-elemzését a megállapításokban felsorolt elvek alapján a fenti táblázat tartalmazza.

A helyszíni szemle során megállapítható volt, hogy egyes részleteket kivéve a felperes nem vitatja az elvégzett munka minőségét, hanem a ráfordított időt sokallja. Az eredeti ajánlatban az alperes 18.- euró/óra munkadíjjal ajánlotta a munkát 900 óra időigénnyel. A későbbiekben 10.- euróban állapodtak meg, ami azzal járt, hogy az olcsóbb szakmunka teljesítménye gyengébb, tehát az összes időráfordítás természetes módon nagyobb lett. Ehhez járult még, hogy az alperes elmondása alapján, amit a felperes nem erősített meg, az eredeti nagyon rossz linóleumpadló helyett teakfa padlót készítettek.

Szakmailag indokolt az elvégzett munka minősége alapján az alperes által bevallott időfelhasználás elfogadása. A táblázatból látható, hogy a becsült maximális időigény többé-kevésbé megegyezik ezzel, ezért az indokolt időráfordítás oszlopában ezeket az értékeket, vagy amennyiben az alperes adatai alattuk voltak, azokat fogadtam el.

- A helyszíni szemle alapján megállapítható volt, hogy a hajó teljes külső felületén a lakkozás kifogástalan. A motortér feletti felhajtható fatáblák egyikén láthatók apró felületi hibák, de az nem a lakkozás hibája, hanem a tábla anyaga sérülhetett, ami egyébként szinte észrevehetetlen, mert a táblákat kárpit is takarja. A vízvonal alatt és felett a hajóoldal lakkozása kiváló, a fedélzet elől, oldalt és hátul egyaránt tökéletes.

A szemlén elhangzott, hogy a felperes kérésére az eredeti 10 alapozó és 10 fedő lakkrétegen kívül egy 21. réteg is felkerült, ahhoz viszont a mestersori veret nem vették le és szerelték

fel újból, ezért a lakk nyoma a veret szélén megtalálható, az alperes felajánlotta, hogy eltávolítják a nyomokat.

- A helyszíni szemlén a hajó jelenlegi szakszerű tárolási módja és a hajó állaga alapján megállapítottam, hogy a hajó állapota a gyárból kibocsátott új hajó színvonalának felel meg, értékcsökkenés nem jelentkezett.

- A hajó a felújítástól és a szemle között eltelt idő alatt a S... vitorlás klub területén volt tárolva. A további tárolás miatt a hajón semmilyen károk keletkezése nem volt várható.

Amint várható volt, a tárgyaláson meg kellett jelennem, ahol a felperes jogi képviselője makacsul ragaszkodott ahhoz, hogy a szaktanácsadóként felkért személy azonosságát adjam meg. A bírónő azonban nem látta indokoltnak, hogy a szaktanácsadónak tett ígéretemet, mely szerint névtelen maradhat, meg kelljen szegnem, a szaktanácsadótól nem remélhetett volna semmilyen többlet információt.

A felperes neves jogász volt hazájában, Németországban, bizonyára volt pénze, hogy tartozását kifizesse, de megért neki egy próbálkozást.