

A Fővárosi Ítéltábla a dr. Lévai Emőke Ügyvédi Iroda (**jogi képviselő címe, ügyintéző neve**) által képviselt **felperes neve (felperes címe)** felperesnek dr. Fendrik Gyula ügyvéd (**jogi képviselő címe**) által képviselt **alperes neve (alperes címe)** alperes ellen fuvardíj és kártérítés megfizetése iránt indított perében a Fővárosi Törvényszék 2015. március 31. napján kelt 8.G.40.136/2013/59. számú ítélete ellen a felperes által benyújtott fellebbezés folytán eljárásban meghozta az alábbi

í t é l e t e t :

A Fővárosi Ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyja.

Kötelezi a felperest, hogy 15 nap alatt fizessen meg az alperesnek 60.000 (Hatvanezer) forint + áfa összegű ügyvédi munkadíjból álló másodfokú perköltséget.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

Az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás szerint a **V. H. Kft.** megbízta az alperest ...ről ...be küldemény továbbításával, amit az alperes 2011. szeptember 6-án visszaigazolt. Az alperes megbízta a felperest 24.000 kg súlyú bitumenes tekercsekből álló rakomány fuvarozásával 2011. szeptember 8-án történő felrakással és ...ben 2011. szeptember 13-i lerakással. A felperes a felrakóhelyen a rakományt átvette a ... forgalmi rendszámú szerelvénnel. Menet közben hirtelen fékezés hatására a bitumenes tekercsek megdőlték és sérülésükre tekintettel a címzett a rakomány átvételét megtagadta. A felperes a rakományt visszaszállította ...ra.

A **V. H. Kft.**, mint megbízó az alperesnek 2.378.605 forint kártérítési igényt jelentett be a bitumenes lemez sérülése miatt.

A **T. P. Kft.** a felperes megbízás alapján a perbeli rakományt a gépjárműről leszedte, átrakodta 200.000 forint + áfa díjért és beraktározta 30 napra.

A felperes 2011. október 11-én 1.042,50 euró fuvardíjról állított ki számlát az alperes részére, amit az alperes visszaküldött arra hivatkozással, hogy a fuvarozás hibás teljesítése miatt a teljes rakomány megdőlt, az áru átvételét a címzett erre tekintettel megtagadta.

A **V. H. Kft.** 2011. október 24-én az alperesnek 2.378.605 forintról állított ki számlát. Az alperes 2011. október 27-én ugyanerre az összegre, mint kártérítési igényre a felperes felé állított ki számlát. A felperes a 250.000 forintot a **T. P. Kft.**-nek 2011. november 11-én kifizette.

A **T. P. Kft.** által 125.000 forint összegű bérleti díjról kiállított számláját kompenzáció útján egyenlítette ki. A felperes a sérült bitumenes tetőszigetelő lemezt összesen 635.000 forintért a **T. P. Kft.**-nek eladta, amelynek megfizetése két részletben történt.

A felperes 2011. október 19-én a felelősségbiztosítása alapján a biztosítónak a kárt bejelentette. A biztosító megbízásából **A. Z.** 2012. január 28-án kárfelmérő jelentést készített, amelyben a kár

összegét 2.378.605 forintban jelölte meg; a kár okát a nem megfelelő rakományelhelyezésben, elégtelen rögzítésben határozta meg. A biztosító a 2012. március 1-jén kelt levelében a felperes kárigényét elutasította arra hivatkozással, hogy a fuvarozó nem felelős a károkozásért.

A fizetési meghagyásból ellentmondás folytán perré alakult eljárásban a felperes a keresetében 2.409.723 forint, ebből 1.743.605 forint és annak 2012. április 2-től a kifizetésig számított Ptk. 301/A. §-a szerinti mértékű késedelmi kamatra jogalap nélküli gazdagodás jogcímén, 250.000 forint és annak 2011. december 12-től a kifizetésig járó a Ptk. 301/A. §-a mértékű késedelmi kamatra áru rakodásából és bértárolásából eredő, 125.000 forintot és annak 2012. március 2-től a kifizetésig járó a Ptk. 301/A. §-ában meghatározott késedelmi kamatra bértárolásból eredő kártérítésként, míg 291.118 forint és annak 2011. december 26-tól a kifizetésig járó a Ptk. 301/A. §-ában meghatározott mértékű késedelmi kamatra fuvardíj jogcímén tartott igényt.

Arra hivatkozott, hogy az alperessel fuvarozási szerződést kötött. A fuvarozás során bekövetkezett kár oka az áru helytelen csomagolása volt, amiért a fuvarozót nem terheli felelősség. A felelősség alóli mentesülés körében hivatkozott a „Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről” szóló Genfben az 1956. évi május hó 19. napján kelt Egyezmény kihirdetéséről szóló 1971. évi 3. törvényerejű rendelet (CMR) 17. cikk 2. bekezdésére, a 17. cikk 4. bekezdés b) és c) pontjára, valamint a Ptk. 501. § c) és d) pontjára.

Az alperes az ellenkérelmében a felperes keresetének az elutasítását és perköltségben marasztalását kérte. A fuvarozó felelőssége körében előadott a CMR 17. cikk (1) bekezdésére. Álláspontja szerint a felperes által hivatkozott CMR 17. cikk 2. és 4. bekezdésében meghatározott felelősség alóli mentesülési körülmények nem következtek be. Az áru a szokásos módon volt csomagolva, a fuvarozó irányítása mellett végezték el az áru felrakását és elhelyezését. A rakomány elhelyezése és rögzítése egyértelműen a fuvarozó feladata.

A Fővárosi Törvényszék a 2015. március 31-én kelt 8.G.40.136/2013/59. számú ítéletével a felperes keresetét elutasította. Kötelezte a felperest, hogy fizessen meg az alperesnek 15 nap alatt 309.666 forint perköltséget.

Határozata indokolása szerint a felek nemzetközi közúti árufuvarozási szerződést kötöttek. A CMR 17. cikk 1. bekezdés értelmében a fuvarozó felelős az áru megsérüléséért, ha a megsérülés az áru átvételének és kiszolgáltatásának időpontja között következett be.

A gépkocsivezető a fuvarlevélen igazoltan az árut fenntartás nélkül átvette, amely azt tanúsítja, hogy az áru csomagolásával kapcsolatban a gépkocsivezető kifogással nem élt.

Az elsőfokú bíróság ezt követően a fuvarozó felelősség alóli mentesülését vizsgálta.

Az elsőfokú bíróság a felrakódás körülményeire tanúkat hallgatott meg, az áru sérülésének megállapítására a felperes indítványára szakértői bizonyítást rendelt el.

H. I. tanúvallomásában előadta, hogy gyárilag csomagolt raklapra helyezett árut kellett szállítani. A tanú szerint mindig volt szóbeli utasítás és egy fényképes rakodási utasítás, amely bemutatta, hogy a rakományt a gépkocsivezetőnek hogyan kell rögzítenie. Előadta, hogy jelen esetben minimálisan a 32 palettára tekintettel és a 16 sor felrakás miatt legalább 16 spanifferrel kellett volna rögzíteni a rakományt. **K. A.** tanúvallomásában elmondta, hogy a gépjárművezetőnek megmondják, hogyan kell a rakományt rögzíteni. **D. Gy. L.** gépkocsivezető úgy nyilatkozott, hogy a gépkocsi rakterébe targoncával történt a berakodás. Megerősítette, hogy tájékoztatták arról, hogyan kell rögzíteni a rakományt spanifferrel és a tetején tekercesekre alulécet kell helyezni.

Ezen tanúk vallomása alapján az elsőfokú bíróság megállapította, hogy a gépjárművezető kapott tájékoztatást a felrakodáskor a rakomány rögzítéséről.

A perben kirendelt dr. **K. Gy.** igazságügyi szakértő az alapszakvéleményében a sérülés okaként azt jelölte meg, hogy a gépjárművezető vészfékezésre kényszerült, aminek hatására a teljes rakomány

egységenként előre dőlt, a tekercsek alsó éle deformálódott, a rétegek összetapadtak. A szakértő a rakomány rögzítésével kapcsolatban kifejtette, hogy a rakományt alakzáró elhelyezéssel billenés ellen rögzíteni kell, soronként legalább egy hevederrel, élvédő alkalmazásával. A perbeli rakomány esetén azonban csak minden második sor paletta volt hevederrel rögzítve, a tekercsek közötti 8-10 cm-es hézagok miatt a le nem kötözött paletták a fékhatás során keletkező tömegerő hatására előre billentek és a billenésük során dinamikus terheltek a lerögzített rakományokat is, amelynek rögzítése ezen erőhatást nem volt képes elviselni és azok elbillentek. Ennek alapján a szakértő megállapította, hogy a rakomány elmozdulását, megdőlését a vészfékezés során a hiányos rakományrögzítés okozta. A szakértői vélemény kiegészítése során úgy nyilatkozott, hogy az alkalmazott csomagolás megfelelő volt. A bitumentekercsekből képzett egységgrakomány a rendelkezésre álló adatok alapján megfelelően került létrehozásra, a tekercsek elhelyezése a raklapokon és az egységgrakományok kialakítása szakszerűnek minősíthető. A rakomány megfelelő rögzítése a fuvarozó feladata. Az igazságügyi szakértő szerint a rakományrögzítésnél nem volt szükség speciális rögzítő eszközre, a rakományrögzítés akkor megfelelő, ha sem a paletta, sem az azon elhelyezett rakomány nem tud elmozdulni. A rakomány rögzítése sem az általános előírásoknak, sem a feladó utasításának nem felelt meg: a rakomány nem volt megfelelő számú rögzítő hevederrel rögzítve, illetve a rakomány egysége közötti távolság sem volt kitöltve. Az igazságügyi szakértő a tárgyaláson történt meghallgatásakor kifejtette, hogy nem a csomagolás következménye volt a hézag, hanem annak a következménye, hogy ezzel a rakománnyal nem lehet kitölteni teljesen a 800 x 1200 mm-es keresztmetszetet. A rakományok közötti hézag az egész felrakás során egyértelműen látszott, nem rejtett hiba volt.

A. Z. tanúvallomásában a kárfelmérő jelentésben foglaltakat és a korábbi tanúvallomásában foglaltakat fenntartotta, amely szerint a kár oka a nem megfelelő rakományelhelyezés és az elégtelen rögzítés.

Az elsőfokú bíróság az igazságügyi szakértő véleményét és nyilatkozatát - annak alapos voltára tekintettel - elfogadta. A szakértői vélemény szerint hőre zsugorodó fóliával került rögzítésre a rakomány, így a magas hőmérsékleten történő meglágyulás nem játszhatott szerepet a káresemény bekövetkezésében. **A. Z.** tanú a kárfelmérő jelentésében foglaltakra hivatkozva előadta, hogy másfajta csomagolásról is adott tájékoztatást, a perbeli rakományhoz hasonló rakomány esetében a 34, 35 és 36 fényképeken, ahol a pántolás alá keresztben elhelyezett fa merevítő védi az elmozdulás ellen a rakományt. A 37, 38 és 39 fényképeken hasonló jellegű csomagolás van, a rakomány rögzítésénél jobban odafigyeltek, mivel a spanifer alá teherelosztó lécet tettek és a rakatok felső részébe papírhengert, ezzel rögzítették a rakatokat, amely megakadályozza a rakatok mozgását a tornyok tetején. A tanú szerint ez már nem a csomagolás körébe tartozik. A tanú szerint teherelosztó léc és spanifer alkalmazása mellett is elmozdult volna az áru, mert kitámasztás is kell. Dr. **K. Gy.** igazságügyi szakértő tárgyaláson történt ismételt meghallgatásakor előadta, hogy a rakodólapon történt a rakománynak az elhelyezése, a zsugorfóliás rögzítés, mint csomagolás és egységgrakomány képzés a feladatát ellátta. Az, hogy az áru a paletta metszetét nem tudta kitölteni, nem követelmény. A csomagolás és egységgrakomány képzés szempontjából ezt a megoldást nem lehet szakszerűtlennek minősíteni. Az egymás mellé helyezett rakományegységek között 8-10 cm-es távolság keletkezett, a rakományrögzítésnél kellett volna ezt a távolságot csökkenteni.

Az elsőfokú bíróság dr. **K. Gy.** igazságügyi szakértő szakértői véleménye alapján megállapította, hogy a perbeli rakomány csomagolása megfelelő volt, a CMR 17. cikk 4. bekezdés b) pontjában foglalt mentesülési ok fennállását a felperes nem igazolta.

A felrakodást végző tanúk és a gépjárművezető tanúvallomása, valamint a szakértői bizonyítás nem támasztotta alá a CMR 17. cikk 4. bekezdés c) pontjában foglalt fuvarozó felelősség alóli mentesülését sem.

A felperes bizonyítási kötelezettsége ellenére nem igazolta, hogy a sérülés a CMR 17. cikk 2. pontjában meghatározott körülményre, a rendelkezésre jogosultnak a fuvarozó vétkességére vissza

nem vezethető utasítására vagy az áru sajátos hibájára vezethető vissza.

A felperes a fuvarozói felelősség alóli mentesülését nem bizonyította, ezért az áru sérülése miatt a felperes felelőssége a CMR 17. cikk 1. bekezdése alapján fennáll, amire tekintettel a felperes keresetét elutasította.

Az elsőfokú bíróság ítélete ellen a felperes nyújtott be fellebbezést, amelyben kérte annak megváltoztatásával a kereseti kérelmének megfelelően az alperes marasztalását, továbbá első- és másodfokú perköltség fizetésére kötelezését.

Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság a tényállást nem teljeskörűen állapította meg, a rendelkezésre álló bizonyítékokat nem megfelelően értékelte, ezért helytelen és megalapozatlan következtetésre jutott.

Változtatlanul állította, hogy a kár oka az áru helytelen csomagolása volt, amelyért a felelősség a fuvarozót terheli. A kárigényüket a felelősségbiztosító is elutasította, mivel a kár a nem megfelelő csomagolás és a rakományrögzítés együttes eredménye, ezért a bekövetkezett kárért a fuvarozót nem terheli felelősség.

Álláspontja szerint egyértelműen megállapítható lett volna a rendelkezésre álló bizonyítékokból az, hogy a feladó felelős a berakásból eredő károkért, illetve a csomagolás hiányosságáért, mert a feladó végezte a felrakodást és a csomagolást is.

Az elsőfokú bíróság a tényállás megállapításakor kihagyta azt, hogy **A. Z.** a kárfelmérő jelentésében a kár okaként a nem megfelelő csomagolást is megjelölte. Az elsőfokú bíróság ítéletének indokolása is tévesen tartalmazza **A. Z.** tárgyaláson tett nyilatkozatát, mert nem az elsőfokú bíróság ítéletében rögzítetteket tartotta fenn, hanem a kárfelmérő jelentésében foglaltakat, azaz azt, hogy a kár a nem megfelelő csomagolás és rakományrögzítés együttes eredménye.

Véleménye szerint az elsőfokú bíróság az ítélete meghozatala során nem vette figyelembe, hogy dr. **K. Gy.** igazságügyi szakértő által készített szakértői vélemény nem megalapozott, az több helyen ellentmondásos. Az igazságügyi szakértői vélemény alapvetően azt állapította meg, hogy a kár oka a rakományrögzítés nem megfelelő volta. Az igazságügyi szakértői vélemény azt is tartalmazta, hogy a zsugorfóliás csomagolás egyéb rakományrögzítési eszköz alkalmazása nélkül nem nyújt elegendő rögzítő erőt, amely már a csomagolás körébe tartozó hiányosság, amely feladói, azaz alperesi felelősség körébe tartozik.

Az igazságügyi szakértői vélemény szerint a tekercsek közötti űrt valamivel ki kellett volna tölteni, mert ezek a hézagok is közrejátszottak a kár bekövetkezésében. A hézagok nem kerültek kitöltésre, amely a csomagolás hibájára és annak nem megfelelő voltára vezethető vissza. Az elsőfokú bíróság az ítéletében azt rögzítette, hogy az igazságügyi szakértői vélemény megállapítása szerint a rakományt alakzáró elhelyezéssel billenés ellen rögzíteni kell. Ehhez képest az igazságügyi szakértői vélemény 12. oldalán az szerepel, hogy az alakzáró rakományelhelyezés jelen esetben azt jelentené, hogy a tekercsek közötti űrt valamivel ki kellett volna tölteni. Az elsőfokú bíróság által tett megállapítás a rakományrögzítésre vonatkozik, míg az igazságügyi szakértői véleményben foglaltak a csomagolásra vonatkoznak. Az igazságügyi szakértő nyilatkozata szerint a fentiekben leírtak egy rakodástechnikai megoldási módnak tekinthetők és nem csomagolási módnak. Ezt a szakértői megállapítást ellentmondásosnak tartja azzal a szakértői megállapítással, hogy a csomagolási mód miatt adódott a távolság, mivel ha a csomagolási mód megfelelő lett volna, akkor nem következett volna be a kár. Az elsőfokú bíróság azonban ezzel az ellentmondással nem foglalkozott.

A sofőr a zsugorfóliás egységet nem tudta megbontani és megnézni, ezért nem tett megjegyzést a fuvarlevélen az áru csomagolására vonatkozóan.

A zsugorfóliára tett igazságügyi szakértői megállapítás úgy készült, hogy az igazságügyi szakértő nem látta a zsugorfóliás csomagolást, csak fényképek és következtetések alapján tett helytelen megállapítást.

Az igazságügyi szakértő által megállapított paletta metszetének kitöltetlenségéből az a következtetés vonható le, hogy a csomagolás nem volt megfelelő, mert a perbeli palettán történő elhelyezés nem volt megfelelő, nem töltötte ki a 800 x 1200 mm méretű keresztmetszetet.

A. Z. tanúkénti meghallgatásakor elmondta, hogy más csomagolási módot is lehetett volna alkalmazni, amellyel elkerülhető lett volna a kár, és amelyet az alperesnek is tudnia kellett volna, mert ő ismerte az áru tulajdonságait.

Az igazságügyi szakértői vélemény is kiemelte, hogy a feladónak kell a rakomány tulajdonságai miatt szükséges speciális rögzítési, kezelési utasítást a fuvarozó részére átadni, mivel az áruval kapcsolatos rögzítési és kezelési iránymutatást a feladó ismeri. Ennek megtörténtét az alperes nem tudta bizonyítani, aminek következményét viselnie kell.

A. Z. tanúvallomásaiban is hangsúlyozta, hogy a feladó nem hívta fel a gépjárművezető figyelmét a speciális körülményre, amely elvárható lett volna, és ezáltal elkerülhető lett volna a bekövetkezett kár. Kiemelte, hogy nem a raklapok mozdultak el, hanem a raklapon lévő áru, az árunak a raklapon történő elhelyezése a csomagolás körébe tartozó feladat.

D. Gy. L. gépkocsivezető tanúvallomása azt igazolta, hogy mindenben eleget tett az utasításoknak, a rakományrögzítés tekintetében az alperesi útmutatást követte.

H. I. tanúvallomása nem igazolta egyértelműen, hogy a rakodási útmutató átadására jelen esetben sor került, aminek következményét az alperesnek kell viselni. **H. I.** tanúvallomása alátámasztotta, hogy a gépkocsivezető súly szempontjából irányította a felrakodást, amit az elsőfokú bíróság teljesen figyelmen kívül hagyott. **K. A.** tanúvallomásaiban előadta, hogy a gépkocsivezetőtől nem kaptak utasítást a rakodással kapcsolatban. Kiemelte, hogy nem a gépkocsivezetőnek kell utasítást adnia, hanem a gépkocsivezetőnek kell kapnia a feladótól utasítást.

Ez a tanú azt is elmondta, hogy a gépkocsivezetőnek megmondják, hogyan kell a rakományt rögzíteni, arra azonban már nem emlékezett, hogy a konkrét esetben ez hogyan történt.

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

Az elsőfokú bíróság az ítéletét alapvetően és elsődlegesen dr. **K. Gy.** igazságügyi szakértő szakvéleményére, illetve a szakértő további nyilatkozatára alapította, aki megállapította, hogy a kár oka a rakomány nem megfelelő rögzítése volt. Ehhez kapcsolódóan az elsőfokú bíróság ítéletének indokolása helytálló.

Az alperes a fellebbezési ellenkérelmének kiegészítése körében előadta, hogy az elsőfokú bíróság a lefolytatott bizonyítási eljárást követően helyesen állapította meg, hogy a felperes felelőssége a perrel érintett káreseményért a CMR 17. cikk 1. pontja alapján fennáll, a felperes nem bizonyította a fuvarozói felelősség alóli mentesülését és a jogalap nélküli gazdagodás visszatérítése feltételeinek fennállását.

Dr. **K. Gy.** igazságügyi szakértő által készített szakvélemény megalapozott, helyességéhez nem fér kétség, az összhangban áll a szakértő per során három alkalommal történt meghallgatásakor előadottakkal. **D. Gy. L.**, **H. I.** és **K. A.** tanúk vallomása alapján az elsőfokú bíróság helyesen állapította meg, hogy a gépjárművezető tájékoztatást kapott a felrakodáskor a rakomány rögzítéséről. Az elsőfokú eljárásban egyértelműen megállapítást nyert, hogy a sofőr nem úgy rögzítette az árut, ahogy azt a felrakón vele közölték, illetőleg ahogy azt az általános rakományrögzítési szabályok szerint kellett volna. A rakomány elmozdulását, megdőlését a hiányos rakományrögzítés okozta. Tény, hogy a sofőr az áru csomagolása vonatkozásában a fuvarlevélen semmilyen fenntartást nem tett, és a rakományok közötti hézag a felrakás során látható volt. Az igazságügyi szakértő is megállapította, hogy az elvárt rakományrögzítés nem igényelt semmilyen speciális ismeretet, hanem kellő körültekintést kellett volna a gépkocsivezetőnek tanúsítania a rakományrögzítésnél.

Az elsőfokú eljárásban minden kétséget kizáróan megállapítást és bizonyítást nyert, hogy a

tekercsek csomagolása és az egységpakomány-képzés mindenben megfelelt a csomagolással, rakományegység-képzéssel szemben támasztott szakmai követelményeknek, az szakszerű volt.

A. Z. nem tud kétséget kizáróan elfogulatlan nyilatkozatot tenni, figyelemmel a felperes felelősségbiztosítója és bróker céget képviselő **A. Z.** elköteleződésére.

A fellebbezés nem alapos.

Az elsőfokú bíróság a tényállást helyesen állapította meg és a rendelkezésre álló bizonyítékok okszerű mérlegelésével megalapozottan jutott arra a következtetésre, hogy az alperes, mint fuvarozó, nem felel az áruban bekövetkezett kárért.

A felperes fellebbezésben tett állításával szemben a rendelkezésre álló bizonyítékok nem igazolták azt az állítást, hogy a kár bekövetkezte a berakással áll okozati összefüggésben, a csomagolás hiányosságát az aggálytalan igazságügyi szakértői vélemény nem támasztotta alá.

A perben kirendelt igazságügyi szakértő által adott szakvélemény nem tartalmaz ellentmondásokat, az a kiegészítésekkel együtt megalapozott, ezért azt az elsőfokú bíróság döntése alapjául elfogadhatta.

Dr. K. Gy. igazságügyi szakértőnek a 25. sorszámú igazságügyi műszaki szakértői véleménye szerint az elvégzett számítások alapján a rakományt alakzáró elhelyezéssel billenés ellen rögzíteni kell, mégpedig soronként legalább egy hevederrel, élvédő alkalmazásával. A perbeli rakomány esetében csak minden második sor paletta volt hevederrel rögzítve. A tekercsek között 8-10 cm-es hézagok miatt a le nem kötözött paletták a fékhatás során keletkező tömegető hatására előre billentek és billenésük során dinamikusan terhelték a lerögzített rakományokat is, amelyek rögzítése ezen erőhatást nem volt képes elviselni és azok is elbillentek. A fentiek alapján megállapítható, hogy a rakomány elmozdulását, megdőlését a vészfékezés során a hiányos rakományrögzítés okozta.

Dr. K. Gy. igazságügyi szakértő 36. sorszámú szakvélemény kiegészítésében úgy nyilatkozott, hogy a zsugorfólia az áru jellegének megfelelő csomagolás volt. A tekercsek elhelyezése a raklapon és az egységpakományok kialakítása szakszerűnek minősíthető. A rakomány megfelelő rögzítése a fuvarozó feladata. A rakomány rögzítésében nem volt szükség speciális rögzítő eszközre. A rakományrögzítés akkor tekinthető megfelelőnek, amennyiben sem a paletta, sem az azon elhelyezett rakomány nem tud elmozdulni. Megismételte az alapszakvélemény azon megállapítását, hogy a rakomány nem volt megfelelő számú rögzítő hevederrel rögzítve, illetve a rakományegységek közötti távolság sem volt kitöltve.

A 2014. október 28-án tartott tárgyaláson **dr. K. Gy.** megerősítette, hogy a csomagolás szakszerű volt, ugyanakkor a rakomány közötti 8-10 cm-es hézagokat ki kellett volna tölteni az elmozdulás kiküszöbölése miatt, ami már nem csomagolás, hanem rakományrögzítési mód.

A 2015. február 5-én tartott tárgyaláson **dr. K. Gy.** igazságügyi szakértő a meghallgatásakor előadta, hogy a rakomány elmozdulása két alapvető okra vezethető vissza: az egyik a kialakult hézagok, a másik, hogy nem minden rakományegység volt hevederrel rögzítve. A csomagolásnak nem feladata a rakomány elmozdulásának a megakadályozása.

A Fővárosi Ítéltábla megállapította, hogy **A. Z.** a kárfelmérő jelentésében a kár okát nem jelölte meg egyértelműen, mert azt eltérően határozta meg az első és az utolsó oldalon.

A kárfelmérő jelentés első oldalán a kár okaként a nem megfelelő rakományelhelyezés, elégtelen rögzítés szerepel; míg az utolsó oldalon összefoglalva azt állapította meg, hogy a kár a nem megfelelő csomagolás és rakományrögzítés együttes eredménye. A 2015. február 26-án tartott

tárgyaláson a tanúként történt meghallgatásakor a kárfelmérői jelentés első oldalán a kár okaként meghatározottakat tartotta fenn, azaz a nem megfelelő rakományelhelyezést és az elégtelen rögzítést.

Az elsőfokú eljárásban **A. Z.** a 30. sorszámú jegyzőkönyvben foglaltak szerint a tanú meghallgatásakor egyértelműen úgy nyilatkozott, hogy rakományrögzítési feladat a tekercshalmazok közötti hézag kitöltése. Dr. **K. Gy.** igazságügyi szakértő az 50. sorszámú jegyzőkönyvben mindezt megerősítve előadta, hogy nem a csomagolás hiányosságának következménye volt a hézag, hanem annak a következménye, hogy ezzel a rakománnyal nem lehetett teljesen kitölteni a raklap keresztmetszetét. A rakományegységek közötti 8-10 cm-es távolságot a rakomány rögzítésekor kellett volna kitölteni. Megerősítette ő is, hogy rakomány megfelelő rögzítése a fuvarozó feladata.

Más csomagolási mód alkalmazása a jelen perbeli jogvita elbírálása szempontjából irreleváns, mert nem a csomagolás hibája vagy hiányossága állt okozati összefüggésben a bekövetkezett kárral.

Az elsőfokú bíróság a tanúvallomásokat is helyesen értékelte, a gépkocsivezető a felrakóhelyen a feladótól az áru rögzítésére vonatkozóan megfelelő tájékoztatást kapott.

A felperes a fellebbezésében semmi olyan tényt vagy körülményt nem jelölt meg, amit az elsőfokú bíróság a kereset elbírálása körében ne értékelt volna, vagy ami eltérő következtetésre adna alapot.

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

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

Budapest, 2015. év szeptember hó 16. napján

. Koday Zsuzsanna s.k.

a tanács elnöke

Dr. Kurucz Zsuzsanna s.k.

előadó bíró

. Pusztai Anita s.k.

bíró