

BOTOS MIHÁLY BÁLINT*

A veszélyes üzemi felelősség jogtörténeti vizsgálata, különös tekintettel a bírói joggyakorlatra

Bevezetés

Jelen dolgozat¹ célja az objektív, tárgyi felelősségen belül bemutatni a veszélyes üzemi felelősség elvi alapjainak kialakulását, a tételes jogi megvalósulását, valamint ennek a bírói gyakorlatát a hazai jogrendszerben. A kártérítés tana a magánjognak az egyik legszínesebb, ezáltal az egyik legellentmondásosabb területe, ugyanis számos jogtudós eltérő véleményét, javaslatát olvashatjuk e témában. Ugyanakkor folyamatosan felvetődnek olyan kérdések, amelyek új nézőpontba helyezik a felelősségi rendszereket.

A dolgozat a Szegedi Királyi Ítéltábla gyakorlatát feltárva vizsgálja a tárgyi felelősség kérdését, ezen belül a veszélyes üzemi felelősséget. Kutatásomat a Magyar Nemzeti Levéltár Csongrád Megyei Levéltárában folytattam, ahol az 1930 és 1940 közötti iratokat dolgoztam fel. Ennek oka, hogy ebben az időszakban a Magyar Magánjogi Törvényjavaslatot (továbbiakban: Mtj.) a bírói joggyakorlat már alkalmazta.

Szerkezetileg a dolgozat két részre osztható. Az első fejezetben az objektív felelősség elméleti alapját mutatom be, kitérek az ezen felelősséget magyarázó elvekre, röviden utalok az európai jogfejlődésre, valamint az 1874. évi XVIII. törvénycikk jelentőségére. A második fejezetben a konkrét joggyakorlatot elemzem, miként reagált a bírói gyakorlat a veszélyes üzemi felelősség bevezetésére, valamint kitérek azokra a problémás kérdéskörökre, ahol a gyakorlat nem volt egységes. Az objektív felelősség a mai napig aktuális kérdése a magánjogi felelősség rendszernek. A jogirodalomban is eltérő álláspontok vannak arra nézve, hogy a jelenlegi hatályos rendszerünk szubjektív vagy objektív alapokon nyugszik-e. +

* SZTE Állam- és Jogtudományi Kar

¹ Az Emberi Erőforrások Minisztériuma UNKP-18-2 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült.

I. Elméleti alapok

1. A felelősségről általában

A felelősség, mint fogalom, igen nehezen határozható meg, egyértelmű definíciót szinte lehetetlen megadni. Számos más tudományágban használatos *terminus technicus*, azonban jogi értelemben szorosan kapcsolódik a kötelem fogalmához, sőt mondhatni, a felelősség jogi fogalmát a kötelemről eredeztetjük. A kötelem azon jogoknak és kötelezettségeknek az összessége, amelyek meghatározzák, hogy a jogosultnak, illetve a kötelezettnek milyen magatartást kell tanúsítania. *Grosschmid Béni* a felelősséget a kötelezettséggel azonosítja: „kötelem, felelősség, parancs, sanctió, kénytetőség ekként válhatatlan egy dolog.”² Azonban a felelősséget pusztán a kötelezettség szinonimájaként használni nem lehet, hiszen a felelősség jogi értelemben is sokkal több ennél. Ennek előfeltétele egy kötelem, vagyis jogok és kötelezettségek összessége, e nélkül nincs felelősség.³ Pusztán azzal, hogy egy kötelem létezik nem von maga után felelősséget, hiszen a kötelem megszűnésének tipikus esete az adós szerződés szerű teljesítése, így a felelősségi kérdések fel sem merülnek.

A felelősség kérdését több oldalról közelíthetjük meg. Egyrészt létezik a *valamiért* való felelősség, a helytállási kötelezettség az esetleges káros következményekért, másrészt beszélünk a *valamivel* való felelősségről, ami azokat a vagyontárgyakat írja körül, amelyekre a jogi szankciós eszközök irányulhatnak.⁴ Ebből következik, hogy a kötelem megsértése vonja maga után a szankciót. Ekkor lép életbe a magánjog *reparatív* funkciója, amelynek a legtipikusabb módja a kártérítés, így a magánjogi felelősség egyik fő funkciója, hogy megelőzze a jogsértéseket, tehát *preventív* hatást váltson ki.

Összefoglalva megállapítható, hogy a felelősség tartalma a kötelem létrejöttéből ered, a kötelezettséggel egymást kiegészítő kapcsolata van, mivel a kötelezettségszegést a jog szankcionálja, ami maga után vonja a kötelezettségszegő felelősségét, így mindegyik függ a másiktól.⁵

1.1. Szubjektív (vétkességi) felelősségi rendszer

A kártérítésre alapvetően kétféle rendszer szolgált: a vétkességen alapuló felelősségi rendszer (szubjektív) és a vétlen károkozásra is kiterjedő objektív felelősségi rendszer. Történetileg nézve, hosszú időn keresztül a vétkességen alapuló felelősségi rendszer határozta meg az európai jogfejlődést. A kártérítés megállapításához szükség volt a kártérítés jogalapjára, amely lehetett egy jogellenes magatartás, szerződésben való felvállalás vagy a törvény speciális rendelkezése. A jogellenesség (*iniuria*) objektív kategória, vagyis olyan magatartást kell kifejtteni, ami a jogrend parancsaiba beleütközik. A jogellenesség még nem von maga után felelősséget, hiszen egy magatartás ütközhet úgy a jog parancsaiba,

² GROSSCHMID BÉNI: *Fejezetek a kötelmi jogunk köréből*. II. kötet. II. rész. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1933. p.

³ MARTON GÉZA: *A polgári jogi felelősség*. TRIORG Kft. Budapest, 1992. 14. p.

⁴ ALMÁSI ANTAL: *Glossza Grosschmid Béni Fejezetek a kötelmi jogunk köréből című művéhez*. II. kötet II. rész. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1933. 543. p.

⁵ MARTON 1992. 20. p.

hogy az illetőt nem lehet felelősségre vonni (pl.: elmebeteg). A szubjektív rendszer a jogellenességből indul ki azzal, hogy a tilalomba ütköző magatartást vétkesen, tehát szándékosan (*dolus*) vagy gondatlanul (*culpa*) fejtse ki. A kártérítés további megállapításához szükségképpen elemként kapcsolódik az okozati összefüggés, azaz elengedhetetlen, hogy a keletkezett kár és magatartás között oksági kapcsolat álljon fenn.

Történetileg nézve a római jogban kezdetben az eredményfelelősség volt a meghatározó. Kizárólag azt vizsgálták, hogy a károkozó magatartás és a keletkezett kár között fennáll-e az oksági kapcsolat. Majd a szerződési jogban a *bona fides* (jóhiszeműség) és az *utilitas* (hasznosság) elveinek köszönhetően a vétkességi elv teret nyert, és precízen kidolgozták a felelősség különböző fokait. Így a gondatlanságnak különböző fajtáit különböztethetjük meg: *culpa lata* (súlyos gondatlanság), *culpa levis* (enyhe gondatlanság), amelynek zsinórmértéke a *bonus et diligens pater familias*, a jó családapa gondossága, továbbá *culpa in concreto* (úgy kellett eljárni, mintha a saját ügye lenne) és a *culpa in eligendo* (harmadik személyekért való felelősség).⁶ A római jog továbbélésének és recepciójának köszönhető, hogy az európai jogrendszert a szubjektív felelősségi rendszer határozta meg. Mind az osztrák, német, és a francia jogterületeken vétkességet kívántak meg a felelősség megállapításához. Mivel Magyarországnak hosszú ideig nem volt kodifikált magánjogi törvénykönyve, 1853-ban az Osztrák Polgári Törvénykönyvet (*Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch*) hatályba léptették, így hazánkban is a vétkességi tan kapott kiemelkedő szerepet, mert az ABGB a kártérítési felelősséget szubjektív alapon szabályozta.

Felmerülhet a kérdés, hogy kizárólag a vétkességi tanra fel lehet-e építeni a felelősségi rendszert? A válasz természetesen nem. A bizonyítási teher⁷ oldaláról nézve egyértelműen kimutatható a szubjektív rendszer hibája. Ha vétkességi alapon vannak valakit felelősségre, akkor a bizonyítás a károsultat terheli, neki kell bizonyítania azt, hogy a másik félnek a szándékossága vagy a gondatlansága okozta a kárt. Pont a veszélyes üzemek elterjedése volt az a fordulópont a történelemben, amikor a szubjektív felelősséget bírálni kezdték, hiszen a nagyvállalatoknál bekövetkezett kárt a károsultnak kellett bizonyítania, ami rendkívül nehéz, sokszor lehetetlen volt. A károsult például nem tudhatta, hogyan kellett volna az üzem tulajdonosának eljárni. Az átlagember nem volt azoknak az információknak a birtokában, amelyek szükségesek lettek volna ahhoz, hogy egy gépekkel működő üzemben bekövetkezett kárt a gyártulajdonos terhére írjon, és a bonyolult termelési berendezések miatt egyre több alkalom merült fel arra, hogy valaki a másikkal vétkesen kárt okozzon, amit csupán a vétkesség elve alapján elbírálni nem lehetett.⁸

1.2. Objektív (tárgyi) felelősségi rendszer

Az objektív felelősség a szubjektív felelősségtől abban különbözik, hogy a kártérítés megállapításához vétkességet nem kívántak meg. Bár az objektív felelősség tana a XIX. században terjedt el széleskörben, már a római jogban is voltak a tárgyi felelősség esetkörébe tartozó alakzatok. Ilyen volt a *custodia*-kötelezett, amikor az adós az őrzetbe

⁶ MOLNÁR IMRE – JAKAB ÉVA: *Római jog*. Leges, Szeged, 2015. 259. p.

⁷ Bizonyítási teher alatt értjük, hogy melyik fél viseli az adott tény bizonyíthatatlanságának következményeit. *Magyar* úgy fogalmazott, hogy a bizonyítás „a félre nézve teher, amelyet a félnek a pernyertesség céljából le kell küzdeni.” (I. MAGYARY GÉZA: *Magyar Polgári Perjog*. Franklin. Budapest, 1924. 397. p.)

⁸ MARTON 1992. 53. p.

vett dolgok tekintetében vétkességén túl is felelt, csak és kizárólag a *vis maior* bizonyításával mentesült a kártérítési kötelezettség alól.⁹ Mivel a római jog esetjog, így mindig csak meghatározott esetszabályokban érvényesült a speciális felelősségi alakzat. Ilyenek a *quasi delictumok* is, amelyek kötelelemkeletkeztető tények voltak. Ide tartozott például a lakás tulajdonosa, aki vétlensége esetén is felelt, ha a lakásból valamit kidobtak. A római jog német recepciójának köszönhetően a vétkességi tant fogadták el, amely azonban nem nyújtott kellő védelmet az ipari forradalom által bekövetkezett változásokkal szemben, amikor megnőtt a véetlen károkozások száma. Azonban a szubjektív felelősség elterjedtségét mutatja, hogy a tárgyi felelősséget is a római jog által ismert *quasi delictummal* magyarázták, jóllehet *delictum* akkor állt fenn, ha az adott személy szándékosan vagy gondatlanul fejtette ki a magatartását.¹⁰ Így próbáltak megfelelő indokot adni a tárgyi felelősségre: mintha az illetőt vétkesség terhelte volna, ami már önmagában véve ellentmondásba ütközik a tárgyi felelősség fogalmával. Azonban ilyen alapon a *quasi crimenért* is járt volna büntetőjogi felelősség, ebből következik, hogy *quasi delictumért* valakit kártérítésre kötelezni, ugyanolyan jogtalanság lett volna.¹¹ Az objektív felelősség egyedüli jogalapja a törvény speciális rendelkezése lehetett. Fontos kiemelni, hogy főszabály szerint a tárgyi felelősség akkor állt be, mikor mind a két fél véetlen volt a kár bekövetkezésében, ugyanis, ha a károkozót bármilyen mulasztás vagy cselekedet terhelte, úgy a vétkességét meg lehetett állapítani. Ha a kárt a károsult kizárólagos önhibája okozta, akkor a tárgyi felelősség passzív alanya mentesült a felelősség alól.¹²

Megállapítható, hogy szubjektív felelősségről a tárgyi felelősségre való áttérés egyik fő oka az volt, hogy a károkozó, illetve a károsult pozíció differenciálódott. Egyrészt, ha a károkozó (pl.: nagyüzem tulajdonosa) oldaláról nézzük, akkor a vétkességen alapuló felelősségi rendszerben rendkívül bonyolult lett volna megállapítani, hogy a kötele gondosságot a kármegeelőzés tekintetében a tulajdonos megtette-e. Másfelől, ha gyártulajdonosokkal szemben vétkességük megelőzése végett magas gondossági követelményeket támasztottak volna, akkor tulajdonképpen már az objektív és a szubjektív felelősség között nem lett volna nagy különbség.¹³ A károsult oldaláról nézve pedig egyértelműen megállapítható, hogy a tárgyi felelősség jelentősége a bizonyítási teher megfordításában volt, hiszen így a károsultakról lekerült a bizonyítás, a károkozónak kellett bizonyítani, hogy volt-e számára mentesülési ok. Továbbá igen hosszú folyamat volt, míg a jogirodalom elfogadta, hogy a veszélyes üzemi felelősség kizárólag a törvény speciális rendelkezése által létrehozott véetlen felelősségi alakzat (*obligatio ex lege*). Mindezek után meg kell említeni, hogy e felelősségi alakzat jogalapját milyen elvek támasztják alá, melyek azok a nézetek, amelyek megfelelő indokát adják a tárgyi felelősség bevezetésére.

⁹ MOLNÁR IMRE: *A római magánjog felelősségi rendje*. József Attila Tudományegyetem Állam-és Jogtudományi Kar. Szeged, 1993. 170. p.

¹⁰ DEZSŐ GYULA: *Kártérítés*. In: DEZSŐ GYULA művei: *Magánjogi tanulmányok*. III. kötet. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1932. 23. p.

¹¹ DEZSŐ 1932. 23. p.

¹² Azért főszabály szerint, mivel ha a károsult vétkesen közrehatott a baleset előidézésében úgy már kármegosztásnak volt helye.

¹³ SÓLYOM LÁSZLÓ: *A polgári jogi felelősség hanyatlása*. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1977. 37. p.

2. A tárgyi felelősséget magyarázó elvek

2.1. Oksági elv

A tárgyi felelősséget magyarázó elvek közül elsőként a *Karl Binding*¹⁴ által kimunkált oksági elvet említeném. *Binding* szerint a vétkességen alapuló felelősséget a magánjogból ki kell zárni, a vétkességnek csak a büntetőjogban lehet szerepe. A büntetés az állam válasza, mivel az elkövető megszegte az állam által felállított parancsot, azonban büntetést kizárólag akkor lehet kiszabni, ha a tettesre nézve fennállnak a vétkesség feltételei.¹⁵ A magánjogi sérelem megállapításánál kizárólag az oksági elvnek van jelentősége, hiszen a keletkezett kárt meg kell téríteni. „Az ő joga az, hogy kárának megtérítését követelje, ehhez pedig elég, ha kimutatja, hogy a tettes okozta a kárt. Mert aki kárt okoz, akár hibásan, akár hibátlanul, tartozik megtéríteni; Viselje a kárt a tettes, akár a maga személyes aktivitásával idézte fel azt, akár nem közvetlenül, de mások által, kiket eszközül használt. A gazda feleljen embereiért, a vállalkozó a vállalatból eredő káros kihatásokért.”¹⁶

Dezső Gyula is az oksági elvet tartotta a tárgyi felelősséget megalapozó elvek közül az egyedül elfogadhatónak. Magát a kártérítési felelősséget az illető cselekvésével, dolgával, akaratával (létezésével) okozati összefüggésbe közvetlenül vagy közvetve hozható kár bekövetkezése alapozza meg.¹⁷ Ezt az elvet a tárgyi felelősség (de nem egyedüli) alapjaként el lehet fogadni, hiszen a felelősség különböző alakzataira egyaránt alkalmazható. A probléma azonban, hogy *Dezső* a vétkességi elv ellentétjeként állította be az oksági elvet, amely azért problematikus, mert a vétkességi elvnek is előfeltétele az okozati összefüggés. Másodsorban, ha csak az oksági elvet fogadjuk el, mint egyedüli alapot, akkor ennek értelmében az oksági láncolatok beláthatatlan sokaságáig felelnék a bekövetkezett károk tekintetében, tudniillik egy cselekménnyel bekövetkezett kárnak az idő múlásával számos mellékkövetkezménye lehet, amelyre természetesen kártérítési felelősséget nem lehet érvényesíteni, mivel az nem lenne méltányos. Ellentétbe kerülné az oksági elv a magánjog egyik alapelvével, a méltányosság elvével.

2.2. Méltányosság elve

A méltányosság elve az egész magánjogot átható elv, amely alapelvként a felelősségtanban is kiemelt szerepet kap. A méltányosság értelmezhető úgy, „mint a jog és az erkölcs követelményeinek kölcsönös kiegyenlítése a helyzet körülményei szerint.”¹⁸ *Joseph Unger*¹⁹ tovább ment ennél, és ezt a fogalmat kiegészítette az egyéni állapottal, tehát összességében megállapítható, hogy a méltányosságnál figyelembe kell venni a felek egyéni,

¹⁴ *Karl Binding* (1841–1920) német jogász, kinek egyik fő műve az 1872-ben megjelent: *Die Normen und ihre Übertretung*. Ebben írta le először, hogy a vétkességen alapuló felelősséget csak a büntetőjogban kellene használni.

¹⁵ MARTON 1992. 74–75. pp.

¹⁶ MARTON 1992. i. m. 75. p.

¹⁷ DEZSŐ GYULA: *Az objectív kártérítés tana*. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1917. 289. p.

¹⁸ HERCZEGH MIHÁLY: *A magyar magánjog mai érvényben. Az elmélet és gyakorlat igényeire való egyenlő tekintettel*. I. kötet. Eggenberger-féle könyvkereskedés. Budapest, 1880. 2. p.

¹⁹ *Joseph Unger* (1828–1913) osztrák jogász, az objektív felelősségtan híve.

vagyoni viszonyait, és meg kell vizsgálni, hogy az esetleges kártérítés hogyan hatna ki a kötelezettre, illetve elmaradása esetén a jogosultra. Így például a nagyobb vállalatok is felelnek üzemük gyakorlása következtében bekövetkezett kárért akkor is, ha vétkesség nem áll fenn, mivel a méltányosság ezt megkívánja. *„Ilyen esetekben az, akinek üzemében a káreset történt, a kár eshetőségeit anyagi helyzeténél fogva könnyebben viselheti el és sokszor abban a helyzetben is van, hogy a kárt másra áthárítsa. A nagyobb vállalat folytatója az ilyen károkat üzemi költségként veheti számításba s így a méltányosságnak megfelelő, hogy a kárt gyengébb vagyoni erejű károsultnak megtérítse.”*²⁰

Ez az egyik legvitatottabb elv a magánjogban, ugyanis a perben álló fél gazdasági helyzete egyedüli jogalapként a kártérítési felelősségnél nem vehető figyelembe, hiszen arra alapítani egy ítéletet, hogy valaki jómódú vagy szegény ellentmondhat magának a jobbiztonság, jogegyenlőség követelményének. A mérlegelés során továbbá nem csupán azt kell figyelembe vennie a bírónak, hogy a perben álló felek vagyoni viszonyai egymáshoz képest milyenek, hanem azt is, hogy a károsító cselekmény szándékosságának vagy gondatlanságának intenzitása milyen fokú. Ezen elv bírói alkalmazása azonban nem a bíró szabad belátásán alapul, hanem a méltányosságot csak akkor veheti figyelembe, ha a jogszabály kifejezetten megengedi azt. Így a bíróság a méltányosságra hivatkozva állapította meg a gazda felelősségét abban az esetben, amikor a kiskorú leány napszámosként dolgozva eltörte a lábát, mikor a létra kettétört alatta. Tényként megállapították, hogy a létra eltörését szuvasodás okozta, de emiatt a gazdát semmiféle gondatlanság nem terhelte, hiszen a létrán nem lehetett látni az amortizációt. A bíróság azonban mégis megállapította a kártérítési felelősséget, mivel egyrészt bár a munkaeszköz hibájáról a gazda nem tudott, azt mégis ő szolgáltatta, másrészt figyelembe vette, hogy a felperes kiskorú, továbbá félig árva, ezért a méltányosság megköveteli, hogy az alperes kártalanítsa a kiskorú felperest a nála végzett munka közben szenvedett balesetért.²¹ Mindezekből következik, hogy amikor a bíró a méltányosságra hivatkozva állapította meg a kártérítési felelősséget, akkor tulajdonképpen a perben álló felek szociális érdekét mérlegelte, ahol a hátrányosabb helyzetű fél került előtérbe.

2.3. Érdekelmélet – aktív *interesse* elv

Maga az érdekelmélet azt jelenti, hogy annak kell a kárt viselnie, akinek az érdekében a cselekmény történt. Ezen elmélet miatt problematikus, hogy felmerülhet a kérdés, vajon az adott tevékenység pontosan kinek az érdekét szolgálja. Egy üzem tulajdonosának a minél nagyobb termelésből származó haszon az érdeke, tehát az üzem folytatásából származó kárt viselni köteles. Azonban a fogyasztó érdeke az, hogy az üzem fogyasztói cikket termeljen, így kizárólag egyoldalú érdek nehezen elképzelhető. Előfordulhat olyan eset is, amikor csak az érdek van meg. Így például, ha egy nagyvállalat versenytársánál káresemény következik be, az a nagyvállalatnak mondhatni érdeke, hiszen a konkurens kiesett a piacról, de magát a kárfelelősséget nem alapozza meg csupán az érdek, hiszen a káresemény beálltában nem működött közre. Ezért az érdek-

²⁰ SZLADITS KÁROLY: *A magyar magánjog vázlatja*. II. kötet. II. rész. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1933. 303. p.

²¹ Magyar Nemzeti Levéltár Csongrád Megyei Levéltára VII. I. 1933. 603/796/785.

elméletet ki kell egészíteni az „aktív” jelzővel, amivel eljutunk az aktív *interesse* elvhez, ami már a római jogban is ismert formula volt: *cuius commodum, eius periculum*, vagyis viselje az a kárt, aki a magatartást a maga érdekében kifejtette. Van olyan nézet, amely az eredmény létrejöttét veszi alapul, vagyis akinek érdekében az eredmény létrejött, felel az ebből eredő károkért.²² Természetesen ez önmagában így nem elegendő, mivel addig nincs felelősség, amíg az eredmény be nem következik.

További gondot okoz a kisebb üzemek kérdésköre. A tárgyi felelősséget kiterjesztették a kisebb vállalatokra is. A tulajdonos érdeke itt is a nyereségszerzés volt, ebből következik, hogy a kisipari üzem körében bekövetkezett károkért a tulajdonost objektív felelősség terhelte, de felmerülhet a kérdés, hogy valóban szükséges volt-e a kisvállalatokat a tárgyi felelősség hatálya alá vonni, mivel ezen szigorú felelősségi alakzat megbéníthatta volna a gazdasági fejlődést, így előtérbe került egy magasabb társadalmi érdek, az ún. „túlnyomó érdek”.²³ Marton a túlnyomó érdeket a méltányosság elvébe építette bele, mivel kvázi szociális érdek mérlegelést folytattak a bíróságok a méltányosság érvényesítése során. Ebben az esetben a különböző érdekeket rangsorba kell állítani és amely magasabb szinten áll azt kell előtérbe helyezni. Ha egymással szemben állt két érdek, akkor általánosan elfogadott volt, hogy az emberi élet védelme áll mindenek felett.²⁴ Hasonlóan magas szinten van a közérdek, hiszen mindenkinek érdeke az, hogy a saját testi épségét, életét, egészségét védjék, így ebben a magyarázatban el lehet fogadni a veszélyes üzemek szigorúbb felelősség alá vonását, hogy a biztonságérzet az emberekben meglegyen. Végezetül a túlnyomó érdek az, hogy a baleseteket megelőzzék, így mondhatni a társadalom érdeke, hogy a *preventív* hatás megfelelő legyen.

2.4. Megelőzés elve – prevenció elve

A megelőzés (prevenció) elvének lényege, hogy a felelőssé tételnek megelőző hatása van a jövőbeli károkozásokra nézve, ezért a jogalkotó elsődleges indoknak használta fel a veszélyes üzemi felelősség tételes jogi megalkotásánál. Marton szerint ez az „első és uralkodó felelősség alapító elv.”²⁵ A megelőzésnek két fajtája ismert: a speciális és a generális prevenció.²⁶ Ha szemügyre vesszük azokat az elveket, amelyek a tárgyi felelősséget vizsgálják, akkor véleményem szerint a speciális prevenció elvének van kiemelkedő szerepe, hiszen amikor a jogalkotó bevezette a fokozott felelősséget, akkor a társadalom egészét védte, ami már az előbb említett „túlnyomó érdek” elvével esik egy kategóriába. A speciális prevenció azonban éppen azt hivatott szolgálni, hogy a tárgyi felelősség körébe vont üzemek tulajdonosai minden kellő intézkedést tegyenek, hogy a baleseteket elkerüljék. Ha nem tettek meg mindent, tehát a köteles gondosságot elmulasztották, akkor vétkességüket meg lehetett állapítani, így már az objektív felelősség helyett visszatértünk a szubjektív felelősségre, hiszen a megelőzésre hivatkozva a

²² DEZSÓ 1917. 268. p.

²³ A „túlnyomó érdek” kifejezést *Merkelf Rudolf* osztrák jogász használta először, amit *Prinzip des überwiegende Interesse* elvnek nevezett el.

²⁴ DEZSÓ 1917. 270. p.

²⁵ MARTON 1992. 102. p.

²⁶ A speciális prevenció a magánjogban azt jelenti, hogy a károkozót tartsa vissza (például a kártérítéssel) az esetleges további károkozásoktól, a generális prevenció pedig azt, hogy a társadalom egészére nézve visszatartó hatása legyen.

„vétkességi praesumptiók s fictiók alkalmazását látjuk.”²⁷ Ezért álláspontom szerint a prevenció elvét nem ilyen megközelítésben kell beilleszteni az objektív felelősségbe. Az kétségtelenül elengedhetetlen eleme, hogy a megelőzésnek az üzemek körében kiemelkedő szerepe van, hiszen a társadalmi érdek azt kívánja meg, hogy semminemű kár ne következzen be. Sokkal inkább a felelősség alóli mentesülés oldaláról kell közelíteni, hiszen az elv „*abszolút fogalmi véghatára a vis maior, az emberileg egyáltalában, mindenkire nézve leküzdhetetlen (többnyire elemi) erők uralma.*”²⁸ Ebből következik, hogy ez az elv megadja a választ arra nézve, hogy a tárgyi felelősséget bevezető jogszabályokban a mentesülési lehetőség miért olyan szigorú, miért szűk körű a mentesülés.

2.5. Kármegosztás elve

A kármegosztás elve már a római jogban is ismert volt a *lex Rhodia* alapján. Ugyanis „*valamely hajónak tengeri vészből történt megmentése végett a rajta volt javak egy része fölládoztatott, ennek kárát nemcsak az illető javak tulajdonosai, hanem közösen ezekkel [...] mindazok tartozzanak viselni, kik a hajó megmentése által érdekeltek.*”²⁹ Ez az elv fennmaradt, és a magánjogban kiemelt szerepet kapott. *Dezső Gyula* a kármegosztást „*socialisticus theorianak*” nevezte, mivel a társadalom tagjai között kell felosztani a bekövetkezett kárt, méghozzá olyan alapon, amely a társadalom minél nagyobb rétegének az érdekét szolgálja,³⁰ vagyis tulajdonképpen ez megegyezik a fent említett „túlnyomó érdek” elvével. A kármegosztás elve önmagában nem ad magyarázatot az objektív felelősségre. A szakirodalomban is úgy hivatkoznak erre az elvre, hogy a nagyobb üzemek belekalkulálják a költségükbe az esetleges károkat, így a fogyasztókra hárítják, vagyis mikor a baleset bekövetkezik, tulajdonképpen kármegosztásra kerül sor. Ha azonban ezt a magyarázatot vesszük, akkor a tárgyi felelősség csupán egy esetére lehet ráilleszteni az elvet, generálisan nem. Mégis maga a kármegosztás kiemelt szerepet kapott a magyar kártérítési jogban (különösen a veszélyes üzemi felelősség körében).

A XX. századra széles körben elterjedtek a különféle biztosítási intézmények (betegbiztosítás, ipari és munkásbiztosítás), illetve a szavatossági biztosítások, amelyek a kártérítési felelősséget befolyásolták, hiszen ha például egy munkavállaló biztosítva volt a munkaadó által, a tárgyi felelősség (természetesen csak akkor, ha az a tevékenység amit folytatott, veszélyesnek minősült) alól „szabadult” és kártérítési felelősséggel csak akkor tartozott, ha a baleset bekövetkeztében szándékosság vagy gondatlanság terhelte. Ezekről a későbbiekben még említést fogok tenni. A munkásbiztosítás kapcsán *Dezső* úgy fogalmazott, hogy bár a társadalom érdekét szinte teljes egészében megvalósítja, mégis azért, hogy a munkaadó előre kifizeti a munkavállaló miatt meghatározott biztosítási összeget a jövőbeli esetleges káreset bekövetkezése miatt, ezért mondhatni, kvázi előre kártérítést fizet, így az objektív felelősség teljes egészében megvalósul.³¹

²⁷ FODOR ÁRMIN: *Magyar magánjog*. III. kötet. Singer és Wolfner. Budapest, 1899. 822. p.

²⁸ MARTON 1992. 103. p.

²⁹ HOFFMAN PÁL: *Római magánjog rendszere mai érvényben vagyis pandektán alapvonalai*. Heckenast Gusztáv. Pest, 1872. 295. p.

³⁰ DEZSŐ 1917. 280. p.

³¹ DEZSŐ 1917. 283. p.

2.6. Veszélyesség elve

A veszélyesség (*Gefährdungsprinzip*) elve széleskörben elfogadott volt, ami a tárgyi felelősség egyik alapjaként nyert elfogadást. Maga a fogalom elég tág kategóriát ölel fel, legáltalánosabban úgy lehet megfogalmazni, hogy a veszély egy kockázatot jelent, aminek bekövetkezése a jövőre nézve még bizonytalan. A probléma abban rejlik, hogy a mindennapi életben számos olyan tevékenység van, ami kockázatot jelent, így egzaktan leírni, hogy mi tartozik a veszélyességi kritérium alá szinte lehetetlen. Általánosan elfogadott tény, hogy előre nem látható károkért felelősségre vonni senkit nem lehet, tehát nem a veszélyes üzem folytatójának kellett előre látni a baleset reális lehetőségét, hanem esetenként kellett a bíróságoknak megállapítani, hogy látnia lehetett-e azt a rizikófaktort, ami a tárgyi felelősséget megalapozza. Ez volt az oka annak, hogy a veszélyes üzemi felelősség eseteit taxatívum soha nem lehetett meghatározni a törvényekben, és konkrét fogalmat sem adtak. Az, hogy egy üzem mi alapján minősült veszélyesnek, arra még a továbbiakban kitérek. Mivel a veszélyességnek nem volt pontosan körülírt fogalma, így a bíró mérlegelésére bízták, hogy annak minősít-e egy tevékenységet. Emiatt Marton tarthatatlannak, értéktelennek tartotta ezt az elterjedt nézetet.³²

Bár a szakirodalomban további elveket is találhatunk (*risque créé tan*,³³ *finalitas-elmélet*,³⁴ *ártatlansági teória*³⁵), az itt felsorolt elvek azok, amelyek egységesen szerepelnek a jogirodalomban.

Végezetül megállapíthatjuk, hogy önállóan egyik elv sem alkalmas arra, hogy megfelelő alátámasztást adjon a veszélyes üzemi felelősségre. Álláspontom szerint néhány elv kombinációja megfelelő magyarázatot ad a tárgyi felelősség ezen kategóriájára. Így a prevenció elv, az érdekelmélet és a veszélyesség elvének kombinációjával megérthetjük, mi volt a jogalkotó indoka, hogy ezen kivételes felelősséget beemelte a tételes jogba, hiszen egyik elv következik a másikból, vagyis külön-külön nem elegendőek, hanem együttesen szükségesek és együttesen alkalmazandók.

3. Rövid történeti áttekintés

3.1. A veszélyes üzemi felelősség európai fejlődése

Az európai magánjogi kódexek kétség kívül követték a római jogi felelősségi rendszert a XVIII-XIX. századig, ugyanis a szerződésen kívül okozott kártérítési felelősséghez is vétkességet kívántak meg. Vétkes volt az a cselekmény, amely nem ütötte meg *a bonus et diligens pater familias* zsinórmértékét, amit a justinianusi jog állított fel. Az ipari forradalom azonban, ahogy már fentebb is említettem, alapjában véve változtatta meg ezt a felfogást. A vasút volt az első veszélyes üzem, ami „átalakítólag hatott az

³² MARTON 1992. 83. p.

³³ A francia *risque créé* tana leginkább a veszélyesség elvének és az aktív *interesse* elvének az ötvözete.

³⁴ Cél elméletnek is nevezik, tehát akinek célja valamely dolog tartás, valamely cselekmény elkövetése, az felelős az ezek által okozott károkért.

³⁵ Az ártatlanság elmélet lényege, hogy a károkozó bár ártatlan, a károsult még ártatlanabb, ezért a károkozó viselje a kárt.

egész emberiség kulturális, gazdasági és politikai életére.”³⁶ Az emberek mindennapos használói voltak e veszélyes üzemnek, így nem véletlen, hogy a törvényhozás első körben szabályozta a vasutak által okozott károkat. Az első törvény az 1838-as porosz vasúttörvény volt (*Das Königlich Preußische Eisenbahngesetz*). E törvény értelmében a vasúti vállalat minden olyan kárt köteles volt megtéríteni, amely a vasúton történő szállítás során a szállított személyekre, árukra, illetve más személyekre vagy dolgokra hármlott. Kizárólag akkor mentesült a vasút, ha bizonyította, hogy a kárt a sértett hibája vagy külső, elháríthatatlan véletlen okozta.³⁷ Továbbá rögzítette: „*Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenersatz befreiender, Zufall nicht zu betrachten.*”³⁸ Tehát maga a vállalat veszélyes természetét nem lehetett olyan véletlennek tekinteni, amely mentesítette volna a kártérítési kötelezettség alól, vagyis megjelent a veszélyességi elmélet alkalmazása a tételes jogban.

Jelentős jogszabály volt az 1869-es osztrák vasúti törvény is (*Eisenbahnhaftpflichtgesetz*). A porossal ellentétben a dologi károk tekintetében a vasút nem tartozott felelősséggel, ráadásul a vétségi elvet formálisan megtartotta. A vasút vétkessége megdönthetetlen vélelem volt, a mentesülési körülményeket pedig megdönthető vélelmeknek lehetett tekinteni.³⁹ Látható, hogy ebben az időben a vétkesség elve még dominált az objektív felett, ami azért jelentős, mivel az osztrák vasúti törvény volt az egyik minta a magyar jogalkotók számára. Mentesülési lehetősége a törvény értelmében a vállalatnak akkor volt, ha bizonyította, hogy a kárt elháríthatatlan véletlen (*unabwendbarer Zufall, vis maior*), továbbá harmadik személy elháríthatatlan cselekménye (*eine unabwendbare Handlung einer dritten Person*), végül az elhalt, sérült kizárólagos önhibája (*Verschulden des Beschädigten*) okozta.⁴⁰ Ugyanezt a kimentési rendszert alkalmazta a 1875. évi svájci vasúti törvény. Bár nem tartalmazta a dologi károkért való felelősséget, azonban a gőzhajóvállalatokat is bevonta a törvény hatálya alá.⁴¹ Továbbá az 1. § értelmében „*Wenn beim Bau einer Eisenbahn durch irgen welche Verschuldung der konzessionierten Unternehmung ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet dieselbe für den dadurch entstandenen Schaden.*” Ha a vasút építése során valaki halálos vagy testi sérülést szenvedett az engedéllyel rendelkező vállalkozás bármilyen hibája miatt, a vasút a felmerült kárért felelt. Ez a rendelkezés nem tartalmazott semmilyen kimentési lehetőséget, csupán azt, ha valamilyen hiba miatt valaki megsérült, feltétlen felelősséggel tartozik a vállalat.⁴²

Az egész Németország területére kiterjedő ipari üzemek kártérítési felelősségéről szóló 1871. évi *Reichshaftpflichtgesetz* (Rhg.) volt az első törvény, amely a veszélyes üzemek körét kitágította. A törvény rögzítette: „*Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird*”, azaz csupán azt írta le, hogyha valaki a vasúti üzemnél meghalt, vagy testi sérülést szenvedett, a vállalat csak

³⁶ VISEGRÁDY JÓZSEF: *A közlekedésügy, mint közfeladat és a vasút-autó kérdés*. Budapest, 1936. 13. p.

³⁷ Das Königlich Preußische Eisenbahngesetz vom 3. November. Elberfeld, 1838. 25. §.

³⁸ Das Königlich Preußische Eisenbahngesetz vom 3. November. Elberfeld, 1838. 25. §.

³⁹ SZLADITS KÁROLY: *Vétőképesség*. Jogtudományi Közlöny 1907/7.60. p.

⁴⁰ U.o.

⁴¹ OSKAR ERISMANN: *Das schweizerische Eisenbahn-Haftpflicht-Gesetz*. R. Reich vormalis C. Detloffs Buchhandlung, Basel, 1895. 12. p.

⁴² ERISMANN 1895. 6. p.

akkor tartozott kártérítéssel. A dologi károkért szintén nem volt felelősségre vonható az üzemtulajdonos. A mentesülést szűkebb körben tette lehetővé, mivel kizárólag a sértett/elhalt önhibája (*eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten*) vagy *vis maior* (*höhere Gewalt*) bizonyítása után szabadult a felelősség alól a vállalat.⁴³ A törvény jelentősége a 2. §-ban rejtett. Az 1. § szerinti felelősséget kiterjesztette arra, aki bányát, kőfejtőt vagy gyárat üzemeltet azzal a megszorítással, hogy a kárt, a meghatalmazottjuk, képviselőjük, az üzemvezetéssel vagy a dolgozók felügyeletével megbízott személy szolgálata teljesítésével összefüggően okozta. Bár mondhatnánk, hogy a tárgyi felelősséget kiterjesztette a törvény, és hogy már a felelősség alapja nem a veszélyes üzem fenntartójának a vétkességi fictiója volt, mégis egyfajta szubjektivista magyarázatot adott a 2. § a gyáarak tulajdonosainak a felelősségére, amit a jogirodalom „ipari culpának” nevezett.⁴⁴

A német jogalkotók nem kívántak meghatározni egy olyan általános fogalmat, amelyben rögzítették volna a veszélyes üzemek körét, hanem külön speciális törvények elfogadásával terjesztették ki a tárgyi felelősség esetköreit. Ilyen volt az 1909. évi gépjármű törvény (*Kraftfahrzeuggesetz*) vagy az 1922-es légiforgalmi törvény (*Luftverkehrsgesetz*). Előbbi törvény mentesülési esetei hasonlóak voltak a fentebb említett törvényekéhez, azonban a *Luftverkehrsgesetz* kimondta, hogy a jármű tulajdonosa még a *vis maiorért* is felel.⁴⁵

A magyar jogalkotóknak a fentebb említett törvények, különösen az osztrák, valamint 1871. évi Reichshaftpflichtgesetz állt rendelkezésre mintaként, és a német törvény alapján a XIX. század vége felé meg is született az első törvény, amely a tárgyi felelősséget beemelte a magyar tételes jogba.

3.2. A tárgyi felelősség hazai megvalósulása

Az első vasutat Magyarországon 1846-ban adták át, amely Pest és Vác között közlekedett. Ezt követte a Pest-Szolnok között közlekedő vasúti vonal megépítése. A Pest-Vác közti vasúti vonal átadásától a vasúti törvényig közel harminc év telt el. A XIX. század végére azonban Magyarországon is megjelent az igény, hogy a vasutakat külön szabályozás alá vonják, és ebben kiemelkedő szerepet játszott *Stiller Mór*.⁴⁶ Az első jogászgűlésen indítványozta, hogy a vasutakat az európai minták szerint vonják külön törvényi szabályozás alá, hiszen „egészen új szállítási mód, s melyeknek józan jogi szabályozása új problémái lettek tudományunknak és törvényhozásoknak.”⁴⁷ Így született meg az 1874. évi XVIII. tc. (*A vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről*), amelynek köszönhetően a tárgyi felelősség a hazai jogrendszerben is elismerést nyert, bár a korábbi 1836. évi XXV. tc. amely az *Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról* szólt, szintén tartalmazott objektív elemet, mivel a 8. § értelmében a vállalatok feleltek az „akár véletlenül, akár hibából okozott károkért”. Azonban e törvény

⁴³ GEORG EGER: *Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871*. J. Guttentag, Berlagsbuchhandlung G.m.b.h., Berlin, 1903. 1. p.

⁴⁴ MARTON 1992. 94. p.

⁴⁵ MARTON 1992. 74. p.

⁴⁶ *Stiller Mór* (1842–1917): ügyvéd, jogi író, neves kereskedelmi jogász. Megalapította 1885-ben a Jog c. szaklapot.

⁴⁷ STILLER MÓR: *A vasutak kártérítési felelőssége*. Rudnyánszky A. Könyvnyomda. Pest, 1871. 3. p.

az idők során nem nyert gyakorlati érvényesülést, így kimondható, hogy az 1874. évi tc. volt az, amely elsőként szakított a vétkességi hagyományokkal.

A jogszabály kimondja: „*vaspálya üzeménél valaki életét veszti, vagy testi sértést szenved, az ezáltal okozott károkért az illető vaspálya-vállalat felelős, kivéve, ha a vállalat bebizonyítja, hogy a halált vagy a testi sértést elháríthatlan esemény (vis maior), vagy egy harmadik személynek elháríthatlan cselekménye, melyet a vaspályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy a megholtak, illetőleg a sérültek saját hibája okozta.*”⁴⁸ Mivel e törvény az 1871-es német ipari törvény, valamint az osztrák vasúti törvény mintájára született, nem tartalmazta a dolgokban bekövetkezett károkért való felelősséget, holott *Stiller* a javaslatában egyértelműen indítványozta, hogy a tárgyakra is terjedjen ki a vaspályák felelőssége.⁴⁹ Egyébként a mentesülési lehetőségek meggyeztek a külföldi mintául szolgáló törvényekével.

Az erőhatalomnál a törvény nem határozta meg, hogy a *vis maior* kizárólag az üzemi tevékenység körén kívülről származhatott-e vagy sem. A törvényjavaslat indokolásában úgy határozták meg az erőhatalmat, hogy az az esemény, amely „*magában foglalja mindazon események fogalmát, melyek sem előre nem láthatók s ennek folytán ki nem kerülhetők, sem emberi erő és óvatosság által meg nem akadályozhatók.*”⁵⁰ Magát a fogalmat *Szladits Károly* úgy határozta meg, hogy az az esemény amelyet az üzem fenntartója egyáltalán nem tudott elhárítani.⁵¹ *Dezső* hozzát teszi még, hogy, „*kívülről jövő casus*”⁵², amely úgy értelmezhető, hogy a vasút csak akkor mentesült a felelősség alól, ha azt bizonyította, hogy az erőhatalom az üzemi tevékenységén kívül érkezett. Ennek értelmében nem hivatkozhatott a vaspálya-vállalat arra, hogy kazánrobbanás történt, vagy akár a szállítás során egy híd összeomlott, hiszen ezek olyan körülmények voltak, amik a tevékenységével közvetlen vagy közvetett oksági kapcsolatban álltak. Érdemes megjegyezni, hogy *Dezső Gyula* szerint a vaspályát nem mentesítette a felelősség alól, hogy a mozdonyvezető hirtelen megőrült, míg *Szladits* szerint ez *vis maior*-ként volt értékelhető. *Marton* viszont egyértelműen rögzítette, hogy az erőhatalom „*abszolúte, mindenkire nézve elháríthatatlan, megelőzhetetlen esemény*” és kimondta, hogy teljesen mindegy, hogy ez kívülről vagy belülről származik-e, a lényeg az esemény megelőzhetetlensége.⁵³ Ebből látszik, hogy a bírói joggyakorlatra hárult az a nehéz feladat, hogy eldöntse, vajon az adott jogvitában a mentesülésre való hivatkozás erőhatalomként értékelhető-e, amit mindig esetenként kellett mérlegelni.

Problémás volt továbbá, hogy a harmadik személy elháríthatatlan cselekményét miként kellett értelmezni, hiszen a *vis maior* fogalmi körébe e mentesülési alakzatot be lehetett vonni, ugyanis a vasút szempontjából közömbös volt az, hogy az erőhatalmat mi okozta, mivel, ahogy fentebb említettem, a lényeg a cselekmény megelőzhetetlensége. További mentesülés volt a sértett saját hibája, ami az önhiba fogalmával egyezik

⁴⁸ SZLADITS KÁROLY: *A magyar magánjog mai érvényben. Törvények, rendeletek, joggyakorlat.* III. rész. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, Budapest, 1934. 314–315. pp.

⁴⁹ STILLER 1871. 18.

⁵⁰ *Az 1872. évi szeptember hó 1-jére hirdetett Országgyűlés Nyomtatványai. Képviselőházi Irományok.* XII. kötet 588. iromány, 58. p.

⁵¹ SZLADITS 1933. 298. p.

⁵² DEZSŐ 1917. 140. p.

⁵³ MARTON 1992. 198. p.

meg. Nem volt egységes nézet abban sem, hogy az önhiba vétőképeséget kívánt-e meg vagy sem. A vétőképeség azt jelenti, hogy az illető életkoránál, és ehhez igazodó szellemi fejlettsége alapján képes felismerni magatartása jogellenességét, veszélyességét. *Szladits* szerint az önhiba megállapításának feltétele a vétőképeség, ami az elmebeteg vagy serdületlen gyermek részéről nem áll fenn, vagyis az önhibát a károsult szándékoságának vagy gondatlanságának kellett okoznia.⁵⁴ A másik nézet pedig az, hogy a károsultnak a belső motívumait figyelmen kívül kell hagyni, csupán az releváns, hogy az illető cselekménye okozta-e a balesetet, vagyis objektív értelemben kell vizsgálni a cselekményt, ennek következtében nem releváns az, hogy az illető vétőképes-e, így a vétőképtelen személy is idézhetett elő önhibát.⁵⁵

A fentiekből látszik, hogy bár a tárgyi felelősség bevezetése megvalósult, rendkívül sok kérdés merült fel a törvénnyel kapcsolatban. Az indokolásból kitűnik, hogy a törvény létrehozásának elsődleges oka a technikai fejlettség miatt, a bizonyítási teher megfordítása volt: „*a tényállás megállapítását gépészeti ismerettel bíró szakférfiaknak is gyakran lehetetlenné teszik, szükséges kimondani miszerint [...] a társaság tartozik a bírót arról meggyőzni, ha a felelősségétől szabadulni akar.*”⁵⁶ További kérdés volt, hogy a német mintát követve, a gyárakra milyen felelősségi alakzat legyen érvényben. Bár a vasút volt az első veszélyes üzem, aminél a tárgyi felelősséget bevezették, az ipari üzemek hazai szabályozása hamarabb megvalósult, ami bár a német mintát követte, de nem vette át az 1871-es *Reichshafipflichtgesetz* azon rendelkezését, amely úgy rendelkezett, hogy a felelősség kizárólag a felügyelő vétkessége esetén állt be. Az 1872. évi VIII. tc. (Az ipartörvény) 69. §-a értelmében „*Minden gyáros köteles gyárában saját költségén mindazt létesíteni és fenntartani, a mi tekintettel az iparüzlet és telep minőségére, a munkások életének és egészségének lehető biztosítására szolgál.*” Természetesen itt még vétkességi alapon vonták felelősségre a tulajdonost, ha ezen kötelezettségének nem tett eleget. Az 1884. évi XVII. tc., az *ipartörvény* 114. §-a megtartotta a korábban hatályban lévő törvény rendelkezését, így nagy változást nem hozott a felelősség alakulásának a körében. A veszélyes üzemi felelősség alakulásában az 1893. évi XXVIII. tc. kiemelt szerepet játszott, amely az *ipari és gyári alkalmazottak baleset elleni védelméről és az iparfelügyeletről* szólt. Az 1. §-a megegyezett a fent említett ipartörvények rendelkezésével, mégis a bírói gyakorlat a 37. §-ban találta meg a tárgyi felelősséghez vezető utat. E rendelkezés úgy szólt, hogy „*Az, a ki a jelen törvényben előírt kötelezettségek teljesítését elmulasztja, kihágást követ el, és az alantabb megállapított pénzbüntetéssel sújtandó, - fenmaradván úgy a polgári, mint büntető-törvény szerinti felelőssége, ha mulasztása miatt valamely baleset történt.*” A legjelentősebb fordulat a „fenmaradván úgy a polgári [...] felelőssége” volt, mivel e rendelkezésre hivatkozva a bírói gyakorlat kiterjesztette a vasutak szigorú felelősségét az üzemek tulajdonosaira. A balesetek bekövetkeztekor vélelmezték a vétkességet, tehát a tulajdonosoknak kellett bizonyítaniuk, hogy mentesülési ok fennállt-e: *vis maior*, har-

⁵⁴ SZLADITS 1933. 297. p.

⁵⁵ DEZSÓ 1917. 139. p.

⁵⁶ KI 1872. XII. 588. ir. 58. p.

madik személy elháríthatatlan cselekménye, illetve a sértett önhibája.⁵⁷ Így az „ipari culpa” Magyarországon is érvényre jutott.

Vitatott volt, hogy minden egyes veszélyes üzemet külön törvényi szabályozás alá vonjanak-e, mint a németeknél vagy a későbbiekben alkossanak egy generálklauzulát, amely alkalmas arra, hogy a technikai fejlődéssel haladva lépést tudjon tartani. Erre sokat kellett várni, mivel a jogalkotók nem hoztak létre egységes magánjogi törvénykönyvet, majd csak a bírói joggyakorlat által használt 1928-as Magyar Magánjogi Törvényjavaslat tartalmazott a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezéseket. Addig viszont a bíróságokra hárult az a feladat, hogy az 1874. évi tc. rendelkezéseit értelmezve kialakítsanak egy egységes gyakorlatot, valamint a veszélyes üzemek körét kitérjék a hazai jogrendszerben.

II. A bírói joggyakorlat

I. A veszélyes üzemi felelősség a Magyar Magánjogi Törvényjavaslat előtt

1.1. A tárgyi felelősség „befogadása”

Az 1874. évi XVIII. tc.-kel a tárgyi felelősség bekerült a tételes jogba, azonban az alkalmazása nem volt „zökkenőmentes”. Elsődleges kérdés volt a jogszabály személyi hatálya. Kizárólag a vasúti vállalat volt-e a felelős a törvény értelmében? Az 1. § a vaspálya üzemet említette, nem tett különbséget gőzmozdony, illetve lövontatású vonat között, holott a vasúti üzem fogalmából egyértelműen kitűnik, hogy az üzemi tevékenységgel összefüggő kárért felelt a vállalat, így nem volt jelentősége magának a vonat fajtájának. A bíróságok azonban kizárólag a gőzmozdonyokra kezdték alkalmazni a fokozott felelősséget. Így a Budapesti Kir. Ítéletábrá eltekintett e törvény alkalmazásától, mikor a felperes férjét egy „lővonat” elütötte, amibe a férfi belehalt, mivel a törvény „*rendelkezései csakis a gőzmozdonyu vonatokra terjed ki [...], az 1874: XVIII. t. cz. rendelkezései irányadoul el nem fogadhatók, hanem az általános magánjogi elvek szerint döntendő el.*”⁵⁸ Tehát hiába, hogy a vasúti üzem körében keletkezett a kár, ezáltal pedig a törvény hatálya alatt állt a vállalat, mégis szubjektív alapon bírálta el az esetet, így a bizonyítási teher az elhunyt férfi feleségét terhelte, neki kellett bizonyítania, hogy a vállalat részéről szándékosság vagy gondatlanság állt fent.

Vitás volt, hogy a tárgyi felelősség alkalmazása az üzem veszélyességének a tényéhez vagy (ettől eltekintve) kizárólag az üzem folytatásához kapcsolódott-e?⁵⁹ A bírói joggyakorlat eltérő indoklásokat adott, hiszen egyszer arra hivatkozott, hogy a vasutat

⁵⁷ MARTON 1992. 171. p.

⁵⁸ MÁRKUS DEZSŐ: *Felsőbíróóságaink elvi határozatai. A M. Kir. Curia és a Kir. Táblák elvi jelentőségű döntéseinek rendszeres gyűjteménye.* VII. kötet. Grill Károly cs. És Kir. Udvar. Könyvkereskedése. Budapest, 1897. 235. p. (93. decz. 28. 1046/93.)

⁵⁹ SZLADITS 1933. 296. p.

„üzemének sajátos veszélyeivel okozati összefüggésben álló balesetek folytán”⁶⁰ terhelte fokozott felelősség, egy további ítéletben azonban azt mondta ki, hogy a „bekövetkezett baleset és a vaspálya üzeme között fenforojjon az okozatos összefüggés.”⁶¹ Ha az utóbbit fogadjuk el helyesnek, akkor ilyen alapon a vállalat felelősségét kellett volna megállapítani, mikor a felperes a szalmával megrakott vasúti kocsi tetejéről leesett, mert meg akarta húzni a kötelet, amivel a szalmát összefogták.⁶² Ebben az értelemben a veszélyesség elvét alkalmazta a joggyakorlat, bár az 1874. évi XVIII. tc. szövege nem tartalmazta ezt a kifejezést, mégis általános elfogadást nyert, hogy a vasút tevékenysége különös veszéllyel jár. Ez sem valósult meg azonban maradéktalanul, mivel a vaspálya-vállalat felelősségét állapították meg akkor is, amikor a vasúti kocsira felrakodtak, vagy akkor, mikor a raktárépületben tűz ütött ki és az oltás közben baleset történt.⁶³ Ugyanígy az üzemi kör kérdése merült fel a sínvágás, illetve a mozdonyok a műhelyből való kitolása közben történő baleset bekövetkeztek. Az előbbi a vasúti üzemmel volt kapcsolatos, így az 1874. évi törvény értelmében a vasutat tárgyi felelősség terhelte a sínvágás közben keletkezett károk tekintetében.⁶⁴ Az utóbbinál azonban a Kir. Curia megállapította, hogy a műhelyből az udvarra való kitolása a mozdonyok nem esik a veszélyes üzemek tekintete alá.⁶⁵ Ebből látszik, hogy nem volt egy egységes meghatározása az üzemi körnek, hiszen mind a sínvágás, mind az azon való művelet (mozdonytolás) a vasúthoz, annak üzemi tevékenységéhez kapcsolódott, hiszen ezek nélkül a műveletek nélkül a vállalat nem tudott volna adekvátan működni, mind a két tevékenység elengedhetetlen volt.

Végezetül problémás volt, hogy ebben az időszakban a vétkességi tan még elsődleges volt az objektívval szemben. Történt ugyanis, hogy a felperes sérülést szenvedett, amikor a vonat kisiklott. A Budapesti Kir. Ítéltábla megállapította, hogy a kisiklás csakis balesetnek tekinthető, és a vonat veszélyes jellegével okozati összefüggésben következett be a szerencsétlenség, így az 1874. évi törvény értelmében a vállalatot terhelte a bizonyítás. A bíróság az indokolásban azonban nem azt mondta ki, hogy a vasúti vállalat *vis maior*, harmadik személy elháríthatatlan cselekménye vagy a sértett önhibája esetén mentesül, hanem hogy „az általános bizonyítási elvek szerint alp. köteles bizonyítani, h. a bekövetkezett baleset nem az ő közlegeinek mulasztásából, gondatlansága vagy hibájából származott.”⁶⁶ Tehát tárgyi felelősségre hivatkozva állapította meg a bizonyítási terhet, azonban magát a mentesülést a vállalatnak vétkességi alapon kellett bizonyítania. Az, hogy az általános bizonyítási elvekre hivatkozva állapította meg az alperes bizonyítási terhet dogmatikailag problematikus, hiszen ezen elvek szerint a károsultnak kellett bizonyítani a másik fél vétkességét.

⁶⁰ GRECSÁK KÁROLY: *Magyar döntvénytár. A Magyar Kir. Curia, Kir. Ítéltáblák, nemkülönbén más legfelsőbb fokú ítélőbírások elvi jelentőségű határozatai.* VIII. kötet. Politzer Zsigmond és fia jogi könyvkereskedés és kiadóhivatala. Budapest, 1906. 1063. p. (Curia 1902. május 21. 2584. sz.)

⁶¹ GRECSÁK 1906. 1068. p. (Curia 1904. május 31. 3673/1903. sz.)

⁶² GRECSÁK KÁROLY-GYOMAI ZSIGMOND: *Grill-féle döntvénytár.* XIII. kötet. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, Budapest, 1908. 438. p. (Curia 1906. június 22. 2199. sz.)

⁶³ SZLADITS 1933. 296. p.

⁶⁴ SZLADITS KÁROLY: *A magyar bírói gyakorlat. Magánjog.* II. kötet. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1935. 697. p. (7715/1905. sz.)

⁶⁵ Uo.

⁶⁶ MÁRKUS 1897. 237. p. (94. nov. 3. 5296/94 sz.)

Megállapítható, hogy a tárgyi felelősség alkalmazása bár érvényesült, azonban a bírói joggyakorlat nehezen reagált ezen felelősségi alakzatra. Ugyanakkor a joggyakorlat bírói aktivizmussal a vasutak felelősségét elkezdte kiterjeszteni különböző tevékenységekre, üzemekre, így a veszélyes üzemi felelősség széleskörű alkalmazást nyert a magánjogban.

1.2 A veszélyes üzemi felelősség kiterjesztése

A joggyakorlat az 1874. évi törvényt kiterjesztő értelmezéssel kezdte el alkalmazni a különféle tevékenységekre, illetve üzemekre. A jogalkotók nem kívánták külön törvényben szabályozni az egyes veszélyes üzemeket, így a bírói gyakorlat játszott kiemelkedő szerepet abban, hogy megfelelő jogi indokot adjon a veszélyes üzemi felelősség bevezetésére. A Kir. Curia egy 1899-ben született ítéletében adta indokát e felelősség kiterjesztésének, amikor a vasút felelősségét állapította meg a mozdonyából kirepülő szikra miatt, aminek következtében egy ház kigyulladt. Az indokolásban rögzíti, hogy *„jogi indoka tehát csakis az eset sajátos és különleges viszonyaiból kiindulva, az alperes által folytatott vasuti üzem harmadik személyek tulajdonát veszélyeztető természetében kereshető [...] Mert a mindenkit megillető jogvédelem megköveteli, hogy akkor, amikor a tulajdonos a törvény által megengedett és annak alapján gyakorolt üzem beállítását nem kérheti: a harmadik személyek tulajdonát veszélyeztető üzemre való jogosultsággal a veszélyből eredő károkért való felelősség együtt járjon.”*⁶⁷ Itt mondta ki először a bíróság azt az általános jogelvet, hogy ezen üzemek létesítése nem jogellenes, hiszen az a tulajdonjog korlátozásával járt volna, de mivel e vállalatok tevékenysége harmadik személyek tulajdonát veszélyeztethetik, az ebből eredő károkat annak kellett viselnie, aki az üzemet fenntartja. Ez az ítélet azért volt jelentős, mivel a törvény nem tartalmazta a dolgokban bekövetkezett károkért való felelősséget, azonban a bírói gyakorlat kiterjesztette a tárgyi felelősséget harmadik személyek tulajdonában bekövetkezett károkra is. Összességében kijelenthető, hogy fennállt a vasút tárgyi felelőssége, ha az üzem veszélyes volta miatt valaki életét veszítette, testi sérülést szenvedett, valakinek a tulajdonában kárt okozott és nem állt fenn mentesülési ok. A legtipikusabb veszélyes üzem a gépjármű volt, aminek a külön szabályozására *Kolosváry Bálint* hívta fel a figyelmet: *„a magánjogban az automobilon stb. által okozott károkért való felelősség kérdését s annak mikénti szabályozását tolják előtérbe, s következően szükségessé teszik az ált. magánjog és az esetleges specialis automobil-jog közti viszonyinak meghatározását.”*⁶⁸ Azonban a jogalkotók nem kívánták külön törvényben szabályozni a gépjárművet, mivel nem akartak minden egyes veszélyes üzemre külön törvényt alkotni. Ezért *Kolosváry* is arra az álláspontra jutott, hogy kizárólag a bíróságok tudják analógia alapján a tárgyi felelősség körébe vonni a gépjárműveket, hiszen *„a veszélythozhatóság ezen magasabb fokára tekintettel az analógia alapjául vett törvényszakasz (1874. XVIII. 1. §.) kiterjesztő magyarázattal alkalmazandó.”*⁶⁹ Ezen formát használva a gyakorlat a felelősség hatálya alá vonta a villamos üzemeket,⁷⁰ gőzhajó-

⁶⁷ GRECSÁK 1906. 1060. p. (1899. márczius 15. 5332. sz.)

⁶⁸ KOLOSVÁRY BÁLINT: *Automobilkárok*. in: Erdélyrészi Jogi Közlöny. 1908/37. 397. p.

⁶⁹ KOLOSVÁRY BÁLINT: *Automobilkárok. Folytatás és vége*. In: Erdélyrészi Jogi Közlöny. 1908/38. 406. p.

⁷⁰ GRECSÁK 1906. 1065. p. (Curia 1903. okt. 29. 2441/1903. sz.)

kat,⁷¹ bányauzemeket,⁷² felvonókat,⁷³ mivel elemi erővel működtek, ami már önmagában olyan veszélyt hordozott, ami indokoltá tette, hogy vétkesség nélkül is feleljenek a bekövetkezett károkért. Kijelenthető, hogy az elemi erő jelenléte már önmagában elegendő indok volt arra, hogy a tárgyi felelősséget alkalmazzák. Problematikus volt az ipari, illetve a kisipari üzemek kérdésköre, mivel minden esetben a bíró mérlegelésén múlt annak eldöntése, hogy a vállalat veszélyes üzemmódot alkalmaz-e vagy sem. Ha megállapította, akkor perdöntő jelentősége volt, hiszen a károkozót terhelte a bizonyítás. A joggyakorlat nem volt egységes ebben a kérdésben sem, mivel a rozsdás, abroncsos hordók javítását veszélyes üzemnek minősítette,⁷⁴ azonban egy olyan ipari üzemet, ahol a bakteriumos fertőzés nagyobb fokú volt, nem vonta a tárgyi felelősség alkalmazási körébe.⁷⁵ Ha a gyakorlat abból a feltevésből indult ki, hogy gépi erővel működő üzemek mindenképpen tárgyi felelősséget vontak maguk után, akkor az azzal magyarázható, hogy a veszély bekövetkezésének a lehetősége folyamatosan fennállt. Ez a permanens veszélyhelyzet azonban nemcsak az elemi erő vonatkozásában állt fenn, hanem egy olyan ipari vállalatnál is, ahol a fertőzés lehetősége nagyobb fokú volt, mégis a gyakorlat nem terjesztette ki a tárgyi felelősséget e vállalatokra, pedig voltak olyan esetkörök, mikor gépi meghajtás nélküli tevékenységre is alkalmazták az 1874. évi törvényt: vasalógépre, pinceásásra, dorongfa több méter magasságban történő felrakására vagy éppen kútásásra.⁷⁶ Másrészt a rozsdás abroncsoknál konkrétan egy személy vonatkozásában állt fenn a veszélyhelyzet, mivel az szenvedhetett el sérülést, aki a javítással foglalkozott, így a speciális prevenció elvét alkalmazta a gyakorlat. A bakteriális fertőzés több személy életét veszélyeztette, így a „túlnyomó érdek” elve megkívánta volna, hogy az üzem tulajdonosát fokozott felelősség alá vonják.

A kisebb vállalatok vonatkozásában felmerült az a probléma, hogy e felelősségi alakzat ellehetetleníti az üzem működését, hiszen nem olyan nagy tőkével működtek, mint egy nagyvállalat, és a méltányosság, illetve a gazdasági érdek is megkívánta, hogy a kisvállalatok nagyszámban működjenek, mégis a gyakorlat nem tett különbséget a kettő között. Természetesen egy vállalatot attól, hogy „nagy méretű” nem vonták egyből a tárgyi felelősség hatálya alá, hanem a bíróság ott is az üzemi tevékenység mérlegelésével döntötte el, hogy veszélyesnek minősíti-e vagy sem.

A felelősség kiterjesztése ezekre az ipari üzemekre megtette a hatását, hiszen a tulajdonosokat arra ösztönözte, hogy minden óvintézkedést megtegyenek annak érdekében, hogy az esetleges baleseteket elkerüljék, így a prevenció elv teljes mértékben érvényre jutott. Bár kezdetben hatalmas terhet jelentett, hogy vétkesség nélkül is feleljenek a károkért, a kármegosztás elve fokozottan beépült a magánjogba a biztosítási rendszer révén, így a vállalatok tulajdonosai is egyfajta védelemben részesültek.

⁷¹ SZLADITS 1935. 711. p. (Bp. T. 324/1904.)

⁷² SZLADITS 1935. 714. p. (P. VII. 3319/1905.)

⁷³ SZLADITS 1935. 714. p. (5363/1916.)

⁷⁴ DEZSÓ 1932. 35. p.

⁷⁵ SZLADITS 1935. 714–715. pp. (1878/1906.)

⁷⁶ DEZSÓ 1932. 35–36. pp.

1.3. A biztosítás szerepe a tárgyi felelősségnél

A biztosítás megjelenése a kármegosztás elvének köszönhető. A biztosításnak, mint fogalomnak legfontosabb eleme a kockázat. „A kockázat olyan eshetőség, amely szükségletet támaszt.”⁷⁷ Ebből következik, hogy az eshetőség egy jövőbeli lehetséges eseményt jelent, amelynek bekövetkezése még bizonytalan, amire a biztosított magát bebiztosítja. További fontos eleme a véletlenség, azaz „ne függjön az érdekelt akaratától”⁷⁸, tehát ne legyen visszavezethető a fél szándékosságára vagy gondatlanságára. E fogalmi elemeknek köszönhető, hogy a biztosítás elterjedése a bírói joggyakorlat által kiterjesztett veszélyes üzemi felelősséggel függött össze, hiszen a kockázat (veszély), valamint a véletlenség, az a veszélyes üzemek fogalmi körét írja körül. A méltányosság elvéből következik, hogy bár a vállalat viselte azt a kárt, ami veszélyességéből eredhet, de lehetősége volt arra, hogy saját magát biztosítsa a jövőbeli esetleges kockázatokra. Így kialakultak a biztosítás különböző fajtái: kárbiztosítás, balesetbiztosítás, életbiztosítás, betegségbiztosítás stb. A kárbiztosításon belül a jogirodalom kiemelte a felelősségbiztosítást (szavatossági biztosítás). Ennek értelmében a „*biztosító köteles a biztosítottnak megtéríteni azt a szolgáltatást, amelyet ez az őt terhelő felelősség alapján a biztosítás tartama alatt beálló valamely ténykörülménynél fogva harmadik személy részére teljesíteni kénytelen.*”⁷⁹ A meghatározásból következik, hogy a biztosító akkor köteles fizetni, mikor a harmadik személy az igényét érvényesíti. Másrészt ennek előfeltétele, hogy a biztosított felelős legyen harmadik személyért, ami történhet szerződéses felvállaláson, illetve jogszabályi rendelkezésen. Ezen intézmény az ipari üzemek elterjedésével alakult ki, amikor az üzemi tevékenység állandó kockázatot jelentett, így a tulajdonosok egyfajta védelmet kerestek az esetleges jövőbeli kártérítésektől. Azonban e biztosítási fajta a gyakorlatban a balesetbiztosítással mosódott össze.

Az ipari vállalatokra az állami biztosítási rendszer által bevezetett kötelező biztosítás vonatkozott. Ezzel összefüggésben két fontos törvényt kell említeni. Az első törvény az *ipari és kereskedelmi alkalmazottak betegség és baleset biztosításáról* szóló 1907. évi XIX. tc. volt. A törvény legfontosabb alapelve volt, hogy a biztosítás kötelező, amely kiterjedt a munkások baleset- és betegségbiztosítására.⁸⁰ Az 1. §-a meghatározta a betegségi biztosítási kötelezettség alá tartozó személyeket. A 3. §-a 26 pontban felsorolta azokat az üzemeket, amelyeknek a munkavállalói a biztosítási kötelezettség alá estek. E taxatív felsorolás a veszélyes üzemeket határozta meg, azonban az utolsó pont általános jelleggel írta körül a vállalatokat: „melyek elemi erő által hajtott gépeket vagy hatósági engedélyhez kötött gőzkazánt használnak.” A betegségbiztosítás által a jogosult legfeljebb 20 hétig ingyenes orvosi kezelést igényelhetett, további jogosultságai a következők voltak: gyógyászati segédeszközök valamint gyógyszerek igénylése. Témám szempontjából azonban kiemelt jelentőséggel bírt a balesetbiztosítás. A 69. § értelmében azt a kárt kellett megtéríteni, amely a biztosított személyt érte üzemi, vagy a

⁷⁷ KUNCZ ÖDÖN: *A magyar kereskedelmi- és váltójog tankönyve*. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, Budapest, 1938. 414. p.

⁷⁸ Uo.

⁷⁹ KUNCZ 1938. 471. p.

⁸⁰ HAJDÚ JÓZSEF-HOMICSKÓ ÁRPÁD OLIVÉR: *Bevezetés a társadalombiztosítási jogba*. Patrocinium Kft, Budapest, 2017. 51. p.

9. §-ban⁸¹ említett baleset folytán. A törvény hibája azonban, hogy az üzemi baleset fogalmát nem határozta meg, mivel ennél a biztosítási fajtánál a biztosító a baleset következményeinek kockázatát vállalja magára.⁸² Az üzemi baleset meghatározása azért lett volna fontos, mivel a tárgyi felelősség bevezetése után a bírói gyakorlatnak az egyik legnagyobb nehézsége pont az volt, hogy a károkozás az üzemi tevékenységgel összefüggésben történt-e. A gyakorlat sem alakított ki egységes meghatározást e fogalomra, kizárólag a szakirodalom foglalkozott ezzel a kérdéssel. A baleset fogalmi elemei a következők: akaratlan, kívülről jövő, váratlan esemény, testre ható, illetve egészségkárosító hatás.⁸³ Ahhoz, hogy megállapítsák az üzemi balesetet, ok-okozati összefüggés kellett, hogy fennálljon ezen váratlan, kívülről ható események és a testi sérülés, illetve egészségkárosítás között. További feltételként határozta meg a törvény, hogy ezt a tevékenységet, melynek végzése közben a baleset bekövetkezett, az üzem érdekében kellett kifejtetni. Megállapítható, hogy ezek megvalósulása esetén a vállalat tulajdonosának egyben a tárgyi felelőssége is beállt. Azonban a kötelező biztosítás miatt kártérítési keresetet objektív felelősségre hivatkozva a munkavállaló nem indíthatott, ha a munkaadó a balesetet bejelentette és a biztosítási díjat fizette. Kizárólag akkor tartozott kártérítési felelősséggel a munkaadó, ha a balesetet szándékosan vagy gondatlanul idézte elő (akár tevéssel, akár mulasztással), így a tárgyi felelősség alól szabadult.

Az 1927. évi XXI. tc. (*A betegségi és baleseti kötelező biztosításról*) megtartotta az előző törvény által felállított személyi kört, ami biztosítási kötelezettség alá esett. Jelentős volt azonban, hogy az üzemi baleset körét (bár a fogalmat ez a törvény sem határozta meg) kibővítette. A 69. § értelmében a baleseti körhöz tartozott akár az üzemben, akár az üzemen kívüli, de ennek érdekében végzett tevékenység közben, továbbá „az ily munkával vagy a munkavállalói viszonyal összefüggésben” bekövetkezett baleset is. Ezt a szakaszt felhasználva a bírói gyakorlat üzemi balesetnek tekintette azt a balesetet is, ami a munkavállalót a munkába menet közben érte.⁸⁴

Összességében elmondható, hogy a biztosítási rendszer kialakítása egyfajta védelmet jelentett az üzem tulajdonosainak, hiszen ha megfelelően fizették a járadékot, akkor ellenük tárgyi felelősségre hivatkozva a károsultak nem tudtak kártérítési igényt érvényesíteni. A befizetett járadékon felül akkor tartoztak kártérítési felelősséggel az üzembentartók, ha a baleset tekintetében szándékosság vagy gondatlanság terhelte őket. Ilyenkor azonban az általános magánjogi elvek szerint a károsultakat terhelte a bizonyítás, vagyis a tulajdonosok kizárólag vétkességi alapon voltak felelősségre vonhatók.

⁸¹ 1907. évi XIX. tc.: 9. §: Az e törvény értelmében biztosított alkalmazott oly szolgálat közben ért baleset esetére is biztosítottnak tekintetik, melyet a munkaadó vagy megbízottja rendeletéből vagy az üzem érdekében végez.

⁸² KUNCZ 1938. 485. p.

⁸³ KUNCZ 1938. 486. p.

⁸⁴ BODA GYULA-VINCENTI GUSZTÁV (szerk.): *A Jogi Hírlap döntvénytára. Magánjog. IV.* Jogi Hírlap, Budapest, 1939. 730. p.

2. A veszélyes üzemi felelősség a Magyar Magánjogi Törvényjavaslatban

Mint fentebb láttuk, a századforduló után elterjedt a veszélyes üzemi felelősség alkalmazásának a köre a bírói aktivizmusnak köszönhetően. Egységes magánjogi kódex hiányában azonban nem volt olyan törvényi szabályozás, amire a bíróságok hivatkozhattak volna az ítéleteikben, kizárólag az 1874. évi XVIII. tc. szolgált hivatkozási alappal. A Magyar Magánjogi Törvényjavaslat bár nem lépett hatályba, mégis a bírói gyakorlat e javaslat rendelkezéseire is hivatkozott, amiben a veszélyes üzemi felelősség rögzítésre került. Az Mtj. nem kívánta taxatív felsorolni, hogy melyek képezték ezen üzemek körét, hanem generálklauzulával írta körül, amely tartalmazta azon ismérveket, amelyeket a joggyakorlat hosszú évtizedek alatt kialakított. Ezt a felelősségi alakzatot a vétkesen okozott károkért való felelősség fejezetében helyezte el, tehát egyértelműen rögzíti, hogy „vétkesen”, azaz a vétkesség ebben az esetben fel sem merült. Az Mtj. 1741. §-a írta körül a veszélyes üzemeket: „*Aki önállóan oly ipari vagy egyéb foglalkozást folytat vagy bármely célra oly üzemmódot alkalmaz, amely természeténél fogva különös veszéllyel jár, felel az ilyen iparüzésből, foglalkozásból vagy üzemmódból akár alkalmazottjára, akár harmadik személyre háruló kárért, hacsak nem bizonyítja, hogy a kárt erőhatalom okozta.*” Az Mtj. ezután példálózó jelleggel felsorolta a „klasszikus” üzemeket: vasút, gőzhajó, villamos szolgáltató, építő és bányavállalatok, gépkocsik, felvonógépek, repülőgépek, léghajók. Mint látjuk az Mtj. az 1741. §-ában kimentési lehetőségként csak az erőhatalmat említette, azonban a következő rendelkezés kimondta, hogy a károsult nem követelhet vétkesen kárért való felelősség címén kártérítést, ha a kárt egyedül az ő hibája okozta. Harmadik személy elháríthatatlan cselekményét továbbra is alkalmazta a joggyakorlat, mint kimentési okot, továbbá kiterjedt a tárgyi felelősség természetesen a dolgokban bekövetkezett károkra is.

Dezső Gyula szerint az 1741. § „határozottan egyike a legsikerültebben szövegezett szakaszoknak.”⁸⁵ Ez kétség kívül igaz, hiszen széleskörben lefedte azon tevékenységeket, amelyek megalapozták a tárgyi felelősséget. A szöveg konstrukciójából kitűnt a veszélyesség, valamint az érdek-elv ötvözete, hiszen maga az a tény, hogy az ipari vagy egyéb foglalkozás különös veszéllyel járt, megalapozta a fokozott felelősséget. Az érdek-elv pedig kiterjesztette a tárgyi felelősség alkalmazási körét, hiszen az Mtj. rögzítette, hogy: „bármely célra oly üzemmódot alkalmaz”, vagyis a veszélyes üzemi felelősség hatálya alá tartozott az is, aki egy tevékenységet géppel vagy egy berendezésnek oly működési módjával végzett el, amely másokra nézve veszéllyel járt. Az állandó bírói gyakorlat szerint továbbá két veszélyes üzemnek a találkozása kizárta a tárgyi felelősség szabályát és az általános kártérítési felelősség szerint kellett megítélni, mivel „*a veszély egyformasága a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezésnek egyik vagy másik fél javára leendő alkalmazását kizárja.*”⁸⁶

Nem tartalmazta az Mtj. azt az esetkört, mikor két veszélyes üzem találkozásából származott a kár. Ez az eset azonban elég gyakori volt (és a mai napig az), hiszen a legtipikusabb veszélyes üzem a gépkocsi volt, amit az emberek a mindennapi életükben

⁸⁵ DEZSŐ 1932. 33. p.

⁸⁶ SÁNDORFY KAMILL: *Az autóbaleset büntető- és kártérítési joga. Az autótartó, az úrvezető és a soffőr a bíróság előtt.* II. kiadás. Lunger-féle Könyv-és Lapterjesztő Vállalat. Budapest, 1934. 30. p.

használtak és rendkívül sok közúti baleset következett be két gépkocsi összeütközéséből. Ha a balesetből kifolyólag harmadik személynek kárt okoztak, a veszélyes üzemi felelősség passzív alanyai harmadik személy irányába egyetemlegesen feleltek.⁸⁷ A kérdés tehát az volt, hogy a belső viszonyban maradjon-e a tárgyi felelősség, vagy ettől eltekintve a vétkesség kapjon-e helyet? Az alábbi esetben is ez merült fel, mikor az alperes az országúton a felperes gépkocsiját megelőzte, de az előzés közben az alperes gépkocsijának a tengelye nekiütközött a felperes gépkocsijának, amelynek következtében a felperes az árokba borult.⁸⁸ A Gyulai Kir. Törvényszék kimondta, hogy: „*a baleset két veszélyes üzem találkozásából keletkezett, tehát az a szabály lenne alkalmazandó, hogy a felelősség megítélésénél az általános jogszabályokat kell irányadónak venni, [...] kutatandó volt tehát, hogy melyik részen van nagyobb, esetleg kizárólagos felelősség.*”⁸⁹ Az általános jogszabályokra való hivatkozást a kialakított gyakorlatra értette a bíróság, mivel „*ha a kárt két veszélyes üzemnek működése, az üzemnek körében idézte elő, a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezéseknek az egyik vagy másik fél javára alkalmazása helyett a felelősség megállapításánál az általános magánjogi szabályok az irányadók.*”⁹⁰ Tehát a veszélyes üzem passzív alanyai egymás irányába a vétkesség szabályai szerint, harmadik személy irányába a tárgyi felelősség alapján egyetemlegesen feleltek. Ezt a szemléletet tükrözte az Mtj. is, hiszen az 1745. § értelmében ha egy személy vétkesen okozott kárért felelt és más személy ugyanezt a kárt tiltott cselekmény miatt volt köteles megtéríteni, akkor harmadik személy irányába egyetemlegesen feleltek, egymás közti viszonyukban a kártérítési kötelezettség a tiltott cselekményt elkövetőt terhelte. Főszabályként ugyanis a kártérítési kötelezettség a vétkesség folyamánya volt (mint a tiltott cselekményeknél), és a tiltott cselekmény fogalma alá esett az, ha a hatósági rendelkezéseket a gépkocsi vezetője megszegte, veszélyeztetve ezzel a közbiztonságot.⁹¹

Levéltári kutatásom során számos ítéletet olvastam át, amelyekből kétségtelenül kitűnik, hogy a bírói joggyakorlat az Mtj.-t mögöttes szabályozásként használta, és sokszor más jogintézmények vonatkozásában a javaslat rendelkezéseire hivatkoztak az ítéletükben, azonban a veszélyes üzemi felelősség megállapításánál egyszer sem utaltak az 1741. §-ra, mivel az Mtj. sosem lépett hatályba. Ha ezt a felelősségi alakzatot állapította meg a bíróság, még 1932-ben is a vasúti törvényre hivatkozott: „*alperesek az 1874. XVIII. t. o. határozmányai értelmében vétkesség nélkül is felelősek lévén az üzemük folytán bekövetkezett kárért,*”⁹² mivel az egyetlen hatályban lévő, tárgyi felelősséget megállapító jogszabály az 1874. évi XVIII. tc. volt. Mégis megállapítható, hogy az Mtj. generálklauzulája mögöttes szabályként szilárd alapot adott a kialakított, hivatkozott joggyakorlat mellett a bíróságoknak, hogy minél szélesebb körben mérlegelhesse-

⁸⁷ Mtj. 1744. § Ha ugyanazért a vétkesen okozott kárért több személyt terhel felelősség, ezek a károsult irányában egyetemlegesen felelnek.

⁸⁸ MNL CSMLSZ VII. I. 1932. 1003/1197/779.

⁸⁹ MNL CSMLSZ VII. I. 1932. 1003/1197/779.

⁹⁰ BERNHARD MIKSA-VEKERDY GÉZA (szerk.): *A polgári jogi határozatok tára egységes szerkezetben. A M. Kir. Kúriának összes elvi határozatai, jogegységi és teljes ülési döntvényei szakonként csoportosítva.* Budapest, 1934. 105. p. (1918. feb. 26. 7084/1917. sz.)

⁹¹ SÁNDORFY 1934. 71. p.

⁹² MNL CSMLSZ VII. I. 1932. 1003/1197/779.

nek azért, hogy az adott ügy kapcsán veszélyes üzemnek minősítsenek-e egy foglalkozást vagy ipari tevékenységet, vagy sem.

2.1. Az üzemek köre

Felmerülhet a kérdés, hogy a generálklauzula kellő alapot adott-e, hogy a veszélyes üzemi felelősségnél a bírói joggyakorlat egységesebb legyen, mivel a generális jelleg pontosan arra hivatott, hogy az absztrakt fogalmazással minél szélesebb életbeli jelenségeket átöleljen. Az Mtj. előtt is az egyik legnagyobb gondot az jelentette a bíróságoknak, hogy esetről-esetre kellett megállapítani, hogy a perbeli foglalkozás, tevékenység veszélyes üzemnek minősül-e vagy sem. Ahogy már korábban is említettem, általános szabály volt, hogy a gépi erő használata megalapozta a tárgyi felelősséget. A bíróságok eltérő joggyakorlata azonban ott jelentkezett, amikor gépi erőt nem használtak fel, mégis veszélyes üzemi jelleget állapítottak meg.

Ha egy foglalkozáshoz vagy tevékenységhez kizárólag állati erőt használtak, akkor a tárgyi felelősség sokszor nem volt megalapozott. Így nem marasztalták az alperest, mikor a felperes arra alapította kártérítési igényét, hogy az ökrök a szekeret megrántották, aminek következtében a felperes az ökörszekér alá zuhant. A bíróság kimondta, hogy: „a trágyahordás és az üres ökörszekéren való haladás a köztapasztalás szerint egyáltalán nem tekinthető olyan veszélyes foglalkozásnak vagy szolgáltatásnak, hogy [...] a munkaadót személyi vétkessége vagy gondatlansága hiányában kártérítési kötelezettség terhelné.”⁹³ Egyrészt az általános köztapasztalás arra enged következtetni, hogy ez partikulárisan eltérő lehetett, hiszen a köztapasztalat változott az ország egyes területein. Másrészt ebben az esetben a „különös veszély” nem állt fenn, ami megalapozhatta volna a tárgyi felelősséget. Annak, hogy az állat igénybevétele mindig kizárja ezen felelősségi alakzatot ellentmond a Kir. Kúria azon határozatának, amelyben rögzítette, hogy „A géppel való szecskavágás veszélyes üzem, s ebben a tekintetben a kézierővel és lóval hajtott gépre nézve különbséget a bírói gyakorlat csak annyiban tesz, hogy a gépnek lóval való hajtása esetében a veszélyességet különösen kiemeli.”⁹⁴ Ebből következik, hogy voltak olyan berendezések, amik már önmagában is veszélyes üzemet képeztek (mint a szecskavágógép), és nem volt releváns, hogy kézi erővel működtették-e vagy akár állati erő felhasználásával. Fontos továbbá kiemelni azt a tényt is, hogy a ló erejének a felhasználását mindig egy berendezéshez kellett kapcsolni, mivel önmagában a ló egy haszonállat (ami bár hordoz magában veszélyes elemeket, mivel a rúgása az ember életét könnyen veszélybe hozhatja) és az „állattartónak feltétlen kártérítési felelőssége a hasznos házi állatokra ki nem terjeszthető.”⁹⁵

A bíróság az üzemek veszélyességét analógia alapján állapította meg. Szinte kezdettől fogva elfogadott tény volt, hogy a cséplőgép veszélyes üzemnek számít. A cséplőgéphez hasonló berendezés a szántógép. A Szegedi Kir. Törvényszék a veszélyes üzemi jelleget nem is vizsgálta akkor, mikor a felperes arra alapozta kártérítési igényét, hogy az alperes segédmunkásnak alkalmazta az uradalmában, ahol a szántógépről elszakadt drótkötélbe

⁹³ MNL CSMLSZ VII. I. 1934. 401/599/792.

⁹⁴ SZLADITS KÁROLY (szerk.): *Magánjogi Döntvénytár*. Jogtudományi Közlöny szerkesztősége. Budapest, 1934. 15. p. (Kúria 1932. szept. 9. P. III. 8256/1930. sz.)

⁹⁵ MNL CSMLSZ VII. I. 1931. 1003/1389/773.

belelépett és állandó munkaképtelensége keletkezett a felperesnek.⁹⁶ A bíróság kizárólag vétkességi alapon bírálta el az esetet és az alperes súlyos gondatlanságát állapította meg (nem gondoskodott a gépről lehulló alkatrészekről), de a tárgyi felelősség kérdése fel sem merült, amely azért problematikus, mert a felperest terhelte a bizonyítás.

Az analógiánál maradvá, vitatható a Szegedi Kir. Ítéletábla alábbi ítélete. A történeti tényállás szerint a felperes az alperesnél dolgozott a vasvágógép mellett, amivel patkót vágott. Felperest baleset érte vasvágás közben akként, hogy a gépbe az ujjja beszorult, ami levágta. Kártérítési igényét a tárgyi felelősségre alapozta, mondván, hogy a vasvágógép veszélyes üzem, de a bíróság elutasította a keresetét, mivel vitatta a gép veszélyes jellegét.⁹⁷ A bíróság az indokolásban kimondta: „*A kérdéses vasvágógép [...] kézierővel hajtható vasvágógép, melynek kezelése semmiféle különös szakértelmet vagy képzettséget nem igényel. A bíróság ezen tényállás alapján a felperest keresetével elutasította. [...] A megállapítottak alapján nem tekinthető veszélyes üzemnek, mert [...] kizárja ezt a jellegét már az a körülmény is, hogy a gép egyszerű kézi erővel hajtható.*”⁹⁸

Természetesen ha gépi erővel működött volna, akkor a tárgyi felelősség minden kétséget kizáróan megalapozott lett volna, de mint láttuk nem volt szükségszerű feltétele a gépi meghajtás ahhoz, hogy a bíróság veszélyes üzemnek minősítse a tevékenységet. Az, hogy különös veszéllyel nem járónak mondta ki a bíróság a vasvágógép használatát, ellentmond annak a példának, amikor a rozsdás, abroncsos hordók javítását veszélyes üzemnek minősítette, hiszen a vasvágógép azzal, hogy tömör anyagokat gond nélkül szelt ketté, az emberre nézve fokozottabb veszéllyel járt, a baleset bekövetkezésének a reális lehetősége nagyobb fokú volt, mint a rozsdás, abroncsos hordók javításánál. Másrészt a különös szakértelem nem volt része a tárgyi felelősség megállapításának, hiszen pont az volt a célja a jogalkotónak, hogy az egyszerű embereket védje a fokozott felelősség bevezetésével. A szakértelem azonban abból a szempontból sem állja meg a helyét, hogy a pinceásásnál (amely veszélyes üzem)⁹⁹ is egyszerű segédmunkásokat alkalmaztak, mégis az, akinek érdekében végezték ezt a tevékenységet, tárgyi felelősséggel tartozott. Ráadásul a Kir. Törvényszék, mint elsőfokú bíróság még azt is kimondta, hogy „*vasvágó, - illetve patkóvágó – gépnek használata egyáltalában "üzem", - különösen a "veszélyes üzem" fogalma alá nem vonható, -s így az alperesi cégnek, mint tulajdonosnak felelőssége és kártérítési kötelezettsége már ez okból sem állapítható meg.*”¹⁰⁰ Ez azért vitatható, mivel az Mtj. 1741. §-a kifejezetten rögzítette, hogy az a személy is a tárgyi felelősség alapján felelt, aki „bármely célra oly üzemmódot alkalmaz”, amely veszéllyel járt. Tehát elegendő lett volna csupán az üzemmód megállapítása, vagyis egy olyan berendezés vagy ennek a berendezésnek egy meghatározott módja, ami már az ember életére, testi épségére, egészségére veszélyt jelenthetett.

Jól látszik, hogy azokban az esetekben, amikor nem gépi erő felhasználásával valósult meg egy tevékenység (és mégis veszélyes üzemi jellege van) a bíróság nem alkalmazta következetesen a tárgyi felelősség szabályait. Ezen felelősségi alakzatnak egyik

⁹⁶ MNL CSMLSZ VII. I. 1932. 1003/1197/779.

⁹⁷ MNL CSMLSZ VII. I. 1935. 802/996/799.

⁹⁸ U.o.

⁹⁹ DEZSÓ 1932. 35. p.

¹⁰⁰ MNL CSMLSZ VII. I. 1935. 802/996/779.

legbonyolultabb része annak eldöntése volt, hogy az adott tevékenységet, foglalkozást a veszélyes üzemi felelősség hatálya alá vonják-e vagy sem.

2.2. Az üzembentartó kérdésköre

A veszélyes üzem passzív alanya az üzembentartó, amely rendszerint egybeesett a tulajdonossal, de el is válhatott tőle. A bírói joggyakorlatban az üzembentartó kérdésköre leginkább a gépkocsik által okozott károkért való felelősségnél merült fel. Üzembentartónak lehetett tekinteni azt, aki a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytatta, az üzem működését felügyelte, irányította, akinek érdekében az üzem működött, akinek javára hasznot hajtott vagy egyéb előnyeit élvezte.¹⁰¹ A legegyszerűbb eset az volt, amikor a gépkocsi tulajdonosa maga vezette azt a gépjárművet, amely a balesetet okozta. Ha a gépjárművet jogtalanul elsajátították tőle, a tárgyi felelősség átszállt a jogtalan elsajátítóra, ilyenkor a tulajdonos mentesült a felelősség alól. Azonban a gépkocsi „állandó bérlője felelős az automobil üzemében bekövetkezett balesetért.”¹⁰² Ebből következik, hogy a gépjármű egyszeri használatra való átengedése, vagy rövid ideig való bérlése nem szüntette meg a tulajdonos objektív felelősségét. A gépkocsi által okozott baleseteknél azonban nemcsak polgári per zajlott, hanem bünvádi eljárás is azzal szemben, aki a balesetet okozta. A büntetőjogi felelősség kizárólag azt terhelte, aki a gépjárművet vezette. A magánjogi felelősség azonban ennél tágabb volt, hiszen egyrészt az, aki ténylegesen vezette a gépkocsit vétkességi alapon felelt, másrészt az üzembentartó kártérítési felelősségét a tárgyi felelősség szabályai szerint kellett megítélni. Természetesen a büntetőbíróság ítélete a magánjogi felelősség megállapítására nem volt befolyással, így hiába mentette fel a büntetőbíróság a vádlottat, az a magánjogi felelősség alól nem szabadult.

Ilyen alapon az alperesek egyetemleges kártérítési felelősségét állapította meg helyesen a Szegedi Kir. Törvényszék, mikor az I. r. alperes tulajdonában álló és a II. r. alperes által vezetett gépkocsi felperest elgázolta. A II. r. alperes vétkes volt, mivel „nem fejtette ki azt a gondosságot a gépkocsi vezetésében, amelyet a rendelet a személy és vagyonbiztonság s a közlekedés rendje érdekében előír.”¹⁰³ Azonban az I. r. alperes, mint az alkalmazottjáért felelős személy, bár kellő gondossággal választotta ki a vezetésre a II. r. alperest, mégis pusztán azzal a ténnyel, hogy a gépkocsinak ő volt a tulajdonosa, a tárgyi felelősség alapján kártérítéssel tartozott felperesnek.

A jogtalan elsajátítás problémája merült fel az alábbi esetben: I. r. alperes, aki a gépkocsit vezette elgázolta a villamosátjárónál a felperest, aki súlyos testi sérülést szenvedett. II. r. alperes, aki az I. r. alperesnek volt az apja, volt a gépkocsinak az üzembentartója és a tulajdonosa. A büntetőbíróság az I. r. alperest korábban már elítélte és megállapította, hogy a baleset előidézésében vétkes volt, azonban a polgári bíróság egyetemlegesen marasztalta az alpereseket, mivel a tárgyi felelősség alapján a gépkocsi üzembentartóját is terhelte a felelősség. II. r. alperes azzal védekezett, hogy a fia jogtalanul sajátította el a kocsit. A bíróság tényként állapította meg, hogy az apa „megtiltotta fiának: I. r. alperesnek, hogy a II. r. alperes tulajdonát képező személy autót vezesse és

¹⁰¹ FUGLINSZKY ÁDÁM: *Kártérítési jog*. HVG Orac Lap-és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2015. 381–382. p.

¹⁰² SZLADITS 1935. 708. p. (P. VI. 3565/1911)

¹⁰³ MNL CSMLSZ VII. I. 1935. 802/996/799.

a cégnél alkalmazott [...] sofőrnek oly utasítást adott, hogy ne engedje meg, hogy az I. r. alperes a személyautót igénybe vegye.”¹⁰⁴ Az egyetemleges marasztalást a bíróság arra alapozta, hogy korábban egyszer már átengedte a fiának a gépjármű használatát, valamint többször előfordult az, hogy a fia jogtalanul használta a kocsit, mégsem tett ez ellen semmit, így kialakulhatott a fiában az a meggyőződés, hogy „az apai tilalom nem áthághatatlan és az áthágás különösebb következményekkel nem jár.”¹⁰⁵ Ez a klasszikus mögöttes felelősség esete, amelyet a bíróság a tárgyi felelősségnél igen szigorúan alkalmazott. A probléma az volt, hogy egy magánjogi bíróságnak kellett büntető jogi vonatkozású kérdésekben állást foglalnia, hiszen ahogy az I. r. alperes csalárd módon (mivel az alkalmazottnak azt hazudta, hogy az apja megengedte, hogy használja) II. r. alperes gépjárművét megszerezte, a jogtalan elsajátítást megvalósította, mégis egyetemleges marasztalta a bíróság az alpereseket.

Az üzembentartó kérdésköre merült fel a következő esetben is. A felperes az alperesek marasztalást kérte, mivel a felperes férjét balesetet érte annak következtében, hogy a III. r. alperes, aki a gépkocsit vezette (ami bérautó volt) összeütközött a II. r. alperes motorkerékpárjával, aminek következtében a férje halálos sérülés szenvedett. A bérkocsi üzembentartója az I. r. alperes, tulajdonosa pedig IV. r. alperes volt. A Gyulai Kir. Törvényszék kizárólag a II. r. alperest marasztalta és helyt adott az I., III. és IV. r. alperesek kifogásának miszerint a balesetet az ő részükről harmadik személy elháríthatatlan (II. r. alperes) cselekménye okozta, mivel „II. r. alperesnek az a cselekménye, miszerint a motorkerékpárjával az addig 60 km-es sebességét tartva balra huzott és így belerohant a IV. r. alperes tulajdonát képező autóba, a veszély üzem szempontjából harmadik személy elháríthatatlan cselekményének tekintendő, mely IV. r. alperest de egyben az üzemben tartó I. r. alperest is a kártérítési felelősség alól mentesíti.”¹⁰⁶ A Szegedi Kir. Ítéletábla, mint fellebbviteli fórum, azonban kimondta, hogy II. r. alperes cselekménye nem tudható be elháríthatatlannak, mivel a III. r. alperes kellő gondosság kifejtése mellett elkerülhetett volna a baleset. Így megállapította a III. r. alperes kártérítési felelősségét is, azonban ez maga utána vont az I. és IV. r. alperes marasztalását is, mivel „III. r. alperes által vezetett gépkocsinak I. r. alperes volt az üzemben tartója, [...] a baleset idején IV. r. alperes volt a tulajdonosa, mert a gépkocsi igazolólap és engedély az utóbbi nevére volt kiállítva.”¹⁰⁷ Tehát tárgyi felelősség alapján a bíróság az I. és a IV. r. alperest, vétkességi elv alapján a III. r. alperest (mivel gondatlan volt a baleset előidézésében) egyetemleges marasztalta. Bár a II. és III. r. alperesek nem kezdeményeztek egymás ellen pert, az ő vonatkozásukban megállapítható, hogy az általános kártérítési felelősség szabályai szerint feleltek volna egymás irányába, mivel a balesetet két veszélyes üzem okozta és ilyenkor a tárgyi felelősség alkalmazásától eltekintettek. Ami a IV. r. alperest illeti, kijelenthető, hogy a közte és az I. r. alperes között létrejött bérleti viszonyt a bíróság nem állandó jellegűnek állapította meg, mivel ilyenkor tárgyi felelősség nem terhelte volna a bérbeadót, csak akkor, ha a tulajdonos a kocsit egyszeri használatra engedi át, viszont ilyenkor felelt a bekövetkezett károkért, függetlenül attól,

¹⁰⁴ MNL CSMLSZ VII. I. 1940. 654/800/827.

¹⁰⁵ Uo.

¹⁰⁶ MNL CSMLSZ VII. I. 1937. 1003/1200/813.

¹⁰⁷ Uo.

hogy díjazásért vagy ingyenesen engedte át a használatot.¹⁰⁸ Igen szigorú továbbá a Kir. Ítéletábla ítélete abban a vonatkozásban, hogy a IV. r. alperest is marasztalta, mivel a méltányosság alapján igen laza kapcsolat állt fenn közte és a III. r. alperes között, hiszen semmilyen jogviszonyban nem álltak egymással, és a tárgyi felelősség passzív alanya a tényleges üzembentartó volt. Végül a Magyar Kir. Kúria helyt adott a IV. r. alperes felülvizsgálati kérelmének és a felperes keresetét vele szemben elutasította, mivel „*a veszélyes üzemben történt balesetért az üzemben tartót terheli tárgyi felelősség, következésképpen a gépkocsi tulajdonosa, aki nem maga tartja üzemben azt, ha a forgalmi engedély az ő nevére van is kiállítva, a gépkocsi üzemében történt balesetből folyóan vétkessége nélkül, amit pedig a IV. r. alperes terhére a felperesek sem állítottak, kártérítéssel nem tartozik.*”¹⁰⁹ Végül helyesen állapította meg a bíróság, hogy a tulajdonos és az üzembentartó ténylegesen elvált egymástól. A témám szempontjából ez kiemelkedően fontos ítélet volt, hiszen legfelsőbb szinten mondták ki, hogy pusztán az a tény, hogy a forgalmi engedély a tulajdonos nevére volt kiállítva, de a tényleges üzembentartói lét elvált a tulajdonos személyétől, nem vont maga után tárgyi felelősséget.

2.3. A méltányos kármegosztás problémája

Hosszú ideig érvényesült az a gyakorlat, hogy az üzembentartó csak akkor mentesült a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a sérült kizárólagos hibája okozta a balesetet. Ebből arra lehet következtetni, ha a sérült csak közrehatott, akkor is megállapították az üzembentartó tárgyi felelősségét. Így a szecs kavágónál balesetet szenvedett gyermek szüleit megbüntették, mivel a felügyeletet elmulasztották, azonban a szecs kavágó üzembentartójának a kártérítési kötelezettségét még így is megállapították, valamint a vasúttársaságot is marasztalták akkor, mikor az ittas személy kiesett a vasúti kocsiból, mondván, a kalauz dolga lett volna, hogy eltávolítsa az utast az állapota miatt.¹¹⁰ Ebből látszik, hogy akkor is teljes kártérítésben marasztalták az üzembentartót, ha a sértett is hibás volt a baleset előidézésében. Ez az állásfoglalás a bíróságok részéről hosszú ideig fennállt, még úgy is, hogy az Mtj. 1742. §-a kimondta, hogy „ha a károsult a kár keletkezésében közrehatott, az általános szabályokat (1112. §.) kell alkalmazni.” A Kúria azonban csak 1934-ben a 70. számú döntvényében tért el a korábbi merev gyakorlattól, így az új szabály szerint: „*ha a veszélyes üzem körében történt balesetet nem egyedül a sérült hibája okozta, hanem a baleset bekövetkezésére a sérült csak közrehatott, úgy a tárgyi felelősség alapján folyó perben is megfelelően alkalmazni kell azt az általános szabályt, hogy a bíróság az eset körülményeinek figyelembevételével – különös tekintettel a felek vétkességére és arra, hogy a kárt túlnyomóan a egyik vagy másik fél okozta – határozza meg, van-e és mennyiben van helye kártérítésnek.*”¹¹¹ Ezzel a kérdéskörrel függ össze a méltányos kármegosztás problémája. Az Mtj. ismerte e jogintézményt

¹⁰⁸ SÁNDORFY 1934. 68. p.

¹⁰⁹ MNL CSMLSZ VII. I. 1937. 1003/1200/813.

¹¹⁰ ZOLTÁN EMIL: *Tárgyi felelősség és kármegosztás*. In: Jogtudományi Közöny. 1931/13. 129–130. pp.

¹¹¹ A Magyar Kir. Igazságügyminiszter (szerk.): *Polgári Jogi Határozatok Tára*. VII. köt. Budapest, 1937. 344. p. (70. J. E. D.)

(1149. §),¹¹² azonban az alkalmazását kizárólag a szerződéssel okozott kártérítésnél rendelte el, pedig a veszélyes üzemi felelősségnél a méltányosság elve fokozottabban érvényesül, ezért ezt a jogintézményt a bírói joggyakorlatnak kellett volna szokásjogi úton bevezetnie az objektív felelősség körébe.¹¹³

Ezen jogintézmények kérdése merült fel az alábbi esetben. A felperes férje teljesen siketnéma volt, aki a vasúti hídon ment át délben, ahol semmilyen korlát vagy figyelmeztető tábla nem volt, és a vonat, aminek 10 órákor kellett volna érkeznie halálra gázolta.¹¹⁴ A felperes (az elhunyt férfi felesége) kártérítést követelt a vasúti vállalatától arra hivatkozva, hogy a hídon való átjárás a községben bevett szokás volt, és több mint másfél óra késéssel érkezett a vonat. A bíróság azonban kizárólag a sértett önhibáját állapította meg és kimondta, „mivel siketnéma volt a sérült, fokozottabb gondosságra volt kötelezve.”¹¹⁵ Mind a Szegedi Kir. Ítéletábla, mind a Kir. Kúria helybenhagyta az ítéletet. A kármegosztás fel sem merült, és kijelentette a bíróság, hogy a vonat késése a balesettel okozati összefüggésben nincsen, ami azért vitatható, mert ha bevett szokás volt a községben a vasúti hídon való átjárás, akkor a sérült nyugodtan számolhatott azzal, hogy ebben az időben a vonat nem halad át a hídon. Ráadásul az ítéletben még azt is hozzátette az eljáró bíróság, hogy a vonat a megfelelő hangjelzéseket leadta, így ebből a szempontból sem terheli gondatlanság. Pedig, véleményem szerint, a kármegosztásra sor kerülhetett volna, hiszen „*a sérült önhibája nem zárja ki a vasút felelősségét, ha a baleset következtében a vasúti vállalat berendezésének hiányossága és a jelzések elmulasztása is közrehatott.*”¹¹⁶ A jelzést valóban nem mulasztotta el a vonat, azonban azzal, hogy semmilyen korlátot és táblát nem biztosított a vállalat, a mulasztás megállapítható lett volna. A méltányos kármegosztás is helytálló lett volna, hiszen a siketnémát helyzeténél, állapotánál fogva fokozottabb védelem illeti meg, így a méltányosság elve alapján a kárt a károkozó és a károsult között meg lehetett volna osztani.

Egy másik esetben a Szegedi Kir. Ítéletábla az alperesek egyetemleges kártérítési felelősségét állapította meg, mikor a felperes (aki a baleset következtében elhunyt volt a felesége) tárgyi felelősség jogcímén kérte alperesek marasztalását, mivel az általuk vezetett gépjármű balesetet okozott, aminek következtében a férfi elhunyt. A bűnvádi eljárásban a bíróság felmentette a vádlottakat, mivel az ő részükről gondatlanságot sem állapított meg, mivel szabályszerűen közlekedtek, a gépjármű ki volt világítva és a megengedett sebességgel haladtak. Az elhunyt férfi, aki ittas állapotban volt (és ezt a bíróság tényként megállapította, továbbá a perben még az öngyilkossági szándéka is kimutatható volt a tanúvallomások alapján), hazafelé menet egy veszélyes kanyarban az alperesek kocsija alá került. A bíróság a balesetet véletlen közrehatásának tulajdonította, „*amely körülmény a tárgyi felelősséggel tartozó alpereseket nem mentesíti, mert a közbejött véletlen is a veszélyes üzemet fenntartó terhére esik.*”¹¹⁷ Itt sem merült fel a

¹¹² Mtj. 1149. § Azt a kárt, amelyet kötelezettségének nemteljesítésével vagy megszegésével hibáján kívül okoz, az adós csak annyiban köteles a hitelezőnek megtéríteni, amennyiben tekintettel a körülményekre, különösen a felek vagyoni viszonyaira, a méltányosság megkívánja (méltányos kármegosztás).

¹¹³ MARTON 1992. 199. p.

¹¹⁴ MNL CSMLSZ 1933. VII. I. 401/599/785.

¹¹⁵ Uo.

¹¹⁶ SZLADITS 1935. 703. p. (P. VI. 4996/1921.)

¹¹⁷ MNL CSMLSZ VII. I. 1932. 1003/1197/779.

károsulti közrehatás vizsgálata, holott az elhunyt férfi, aki ittas állapotban volt, számolható volt azzal, hogy az általa is ismert veszélyes kanyarban éjszaka átmenni fokozott veszéllyel járhat. Felmerülhet továbbá az a kérdés, hogy az a személy, aki születésénél fogva siketnéma volt, így a bíróság szerint fokozottabb gondosságra volt kötelezve, akkor az a személy nem volt fokozottabb gondosságra kötelezve, aki az ittas állapotot önhibából (felróható előmagatartással) alakította ki? A károkozó oldalról nézve pedig a méltányos kármegosztás itt is megállta volna a helyét abban a tekintetben, hogy az ő magatartásuk teljes mértékben szabályos volt, a sérült személy elkerülhette volna a balesetet, mégis a bíróság az alpereseket egyetemlegesen (hiszen az I. r. alperes vezette a gépjárművet, azonban az üzembentartó a II. r. alperes volt) teljes kártérítésre marasztalta.

Szintén a méltányos kármegosztás hiánya mutatható ki abban esetben, amikor egy kilencéves gyermeket baleset ért a vasúti sínen, amelynek következtében maradandó fogyatékoságot szenvedett. A baleset akként következett be, hogy a gyermek át akart haladni a sínen a vonat előtt, de az áthaladás során elesett. A bíróság megállapította, hogyha nem bukott volna fel a sínekben, akkor a baleset elkerülhető lett volna. A Gyulai Kir. Törvényszék ítéletében kimondta, hogy az *„alperes alkalmazottait a baleset követte körül hiba nem terheli, addig a balesetet a sérült hibája okozta, amikor a vaspályavállalat az 1874. évi XVIII. tc. 1. §.-a értelmében felelősséggel nem tartozik.”*¹¹⁸ A bíróság vizsgálta a gyermek belátási képességét és megállapította, hogy a korának megfelelő értelmi fejlettsége van, és ezen belátási képességgel fel kellett volna ismernie a vonat veszélyességét. Egyrészt ez arra enged következtetni, hogy az önhiba megállapításánál a bíróság vétőképességet kívánt meg, vagyis, ha a károsult nem lett volna vétőképes, akkor az önhibát nem lehetett volna megállapítani. Másrészt vitatható, hogy a gyermek nem ismerte fel a vasút veszélyességét, hiszen megállapítást nyert, hogy a baleset annak köszönhető, hogy a gyerek a sínen elesett, vagyis jól mérte fel a helyzetet, csak a véletlennek köszönhetően az átkelés során elbukott. A fellebbezési eljárásban a Szegedi Kir. Ítéletábla helybenhagyta az ítéletet, valamint a Kir. Kúria is elutasította a felperes felülvizsgálati kérelmét. Ebben az esetben is a méltányosság elve megkívánta volna, hogy a koránál fogva védelemben részesült károsultnak (aki maradandó fogyatékoságot szenvedett) anyagi szolgáltatást nyújtsanak, hiszen a gyermek már helyzeténél fogva kiszolgáltatottabb helyzetben volt, továbbá a maradandó fogyatékoság az egész életében végigkísérte.

3. Összegzés

Összegzésképpen megállapítható, hogy az objektív felelősség térhódítása a veszélyes üzemeknek köszönhető, amelyek az ipari forradalom után az emberek hétköznapi életébe beépültek. Kezdetben a bíróságok igen nehezen tudtak túllépni a pusztán szubjektív alapú felelősségi rendszeren, azonban a tárgyi felelősség az 1874. évi XVIII. tc.-nek köszönhetően elismerést nyert a jogrendszerben, majd a XX. századra kialakult az a tárgyi kör, amely a veszélyes üzemi felelősség hatálya alá tartozott. Egységes magánjogi kódex híján, valamint, hogy a tárgyi felelősségre kizárólag egy speciális törvény

¹¹⁸ MNL CSMLSZ VII. I. 1938. 901/1279/819.

vonatkozott, a bíróságokra hárult az a feladat, hogy a kiterjesztő értelmezés módszerével minél szélesebb kört fedjen le a veszélyes üzemi felelősség. Természetesen ez azzal járt, hogy a gyakorlat némelyik kérdéskörben nem volt egységes. Megállapítható, hogy a „klasszikus” veszélyes üzemeknél, amelyeket az Mtj. is csak példálózó jelleggel sorolt fel, a tárgyi felelősséget a joggyakorlat igen szigorúan alkalmazta, mind a kármegosztás, mind az üzembentartók tekintetében, valamint a magánjog egészét átható egyik alapelv, a méltányosság sem érvényesült maradéktalanul. Azokban az esetekben azonban, mikor esetenként kellett eldöntenie a bíróságnak, hogy az adott tevékenység, foglalkozás, üzemmód a tárgyi felelősség körébe esik-e, a joggyakorlat nem volt egységes. Ez azzal magyarázható, hogy nem állítottak fel egy egységes mércét, amely részletesen leírta volna, hogy a veszélyes üzemeket milyen ismérvek jellemzik (hiszen csupán az, hogy veszély, nem ad kellő támpontot), nem úgy mint a hatályos jogunkban, mivel a jelenlegi hatályos rendszerben a bírói joggyakorlat megfelelő útmutatást ad annak eldöntésére, hogy az adott tevékenység veszélyes üzemnek minősül-e: kis rendellenesség ellenére súlyos kárt tud okozni az adott tevékenység, több személy életét, testi épségét, vagyonát fenyegető kárveszélyt idéz elő, adott tevékenység olyan fizikai vagy technikai adottságokkal bír, amely súlyos kárhoz vezethet, valamint az erőhatásokat a gépek vagy természeti erők felhasználása megsokszorozza (alternatív feltételek).¹¹⁹

A Magyar Magánjogi Törvényjavaslat szövegét kvázi a bírói joggyakorlat munkálta ki, amely olyan jól sikerült, hogy az 1959. évi IV. törvény (Polgári Törvénykönyv), valamint a jelenlegi hatályos Polgári Törvénykönyv (2013. évi V. törvény) szövege szinte megegyezik¹²⁰ az Mtj. szövegével, de fontos változás, hogy törvényi szinten rögzítették az üzembentartó fogalmát, valamint az, hogy kimentési lehetőségként csak olyan elháríthatatlan ok jöhet szóba, amely a fokozott tevékenység körén kívül esik. A dolgozat jelentőségét abban látom, hogy manapság is aktuális kérdés az, hogy a polgári jogi felelősségi rendszerünk objektív vagy szubjektív alapokon nyugszik-e. Történetileg nézve a vétkességi rendszer volt a meghatározó XIX. századig, azonban a veszélyes üzemek kialakulását követően az addig szubjektív felelősségi rendszer el kezdett objektivizálódni. *Marton Géza* és számos más jogtudós is egy egységes objektív felelősségi rendszert szeretett volna bevezetni a magánjogba, ami azonban nem valósult meg teljes egészében az '59-es Ptk.-ban, de a vétkességi rendszert felváltotta a felróhatóság, ami már egy objektivizált mérce (hiszen nem az adott személytől elvárható magatartást kell kifejtteni, hanem az adott helyzettől), amelyet a jelenlegi hatályos Polgári Törvénykönyvünk is megtartott, így a felelősségi rendszer már-már szinte objektívnek mondható, és ez az objektivizálódás a jövőben még jobban előtérbe kerülhet.

¹¹⁹ FUGLINSZKY 2015. 351. p.

¹²⁰ Ptk. 6:535.§ (1) Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. Mentessül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.

MIHÁLY BÁLINT BOTOS

THE HISTORICAL EXAMINATION OF THE LIABILITY FOR
HAZARDOUS ACTIVITIES IN PARTICULAR THE JUDICIAL
PRACTICE

(Summary)

The objective liability is still an actual question of the system of liability in the private law. There are different points of view in the legal literature whether the current system is based on a subjective or an objective liability. The doctrine of remedy is one of the most colourful and most antinomic area of the private law, since several scholars' opinion or propose can be read in this topic. However, such questions emerge constantly which put the systems of liability into new perspectives.

The aim of the study is to present the formation of the liability for hazardous activities, its legal realisation and its judicial practice in the national legal system. I did my research in the Hungarian National Archives, in its Archive of Csongrád County, where I worked up the practice of the Royal Regional Court of Appeal of Szeged between 1930 and 1940.

Structurally, the study may be divided into two parts. In the first part, I present the theoretical basics of the objective liability, I touch upon those principles interpreting it, refer shortly to the legal development in Europe and the importance of the Act XVIII of 1874. In the second chapter I examine the legal practice, how the courts reacted to the introduction of the liability for the hazardous activities.

As a conclusion, the court applied the objective liability for the 'classic' hazardous activities very strictly in the examined period. By right of the presented cases it can be seen, that when the hazardousness of an activity had to, be stated from case to case, the legal practice was divergent.