

megidézhető érdekelteknek és szükség esetére szakértőknek a meghallgatása után arról győződik meg, hogy az ingóság nagy értékesökkenés, vagy az értékkel arányban nem álló költség nélkül el nem tartható.

Az árverést elrendelő végzés ellen felfolyamodásnak helye nincs.

Az árverésen befolyt vételárt abban az esetben, ha az érdekeltek annaka hováfordítása iránt meg nem egyeznek, a fősztásra vonatkozó vitás kérdések eldöntéseig bírói letétben kell tartani.

Alföldy Ede,

ny. ítélőtáblai tanácselnök, ügyvéd.

SZEMLE.

Jogakotás.

A vasutat terhelő kártérítések a valorizációs törvényjavaslatban.

A valorizációs törvényjavaslat 6., 7. és 43. §-a foglalkozik a vasutak elleni kártérítések valorizációjának kérdésével.

A valorizációs törvényjavaslat 6. §-a aként intézkedik, hogy az államnak és a törvényhatóságoknak kereskedelmi, ipari, vagy általában gazdasági célú vállalataira (üzemeire) a valorizációs törvénymentesség nem terjed ki. A 7. §. pedig az állami vagy más közforgalmu vasutat fuvarozási ügylet alapján terhelő pénztartozásai tekintetében valorizációs mentességet állapít meg. A törvény 43. §. 1. pontja szerint a valorizációs törvényben foglalt mentesség nem nyer alkalmazást azokra a pénztartozásokra, amelyek teljesítésének módját, vagy az összegnek meghatározását 1. Nemzetközi Egyezmény, 2. a trianoni békeszerződés egyes gazdasági rendelkezésével kapcsolatos belső elszámolásról szóló jogszabályok szabályozzák, a törvény 44. §. második bekezdése szerint pedig a valorizációs törvény rendelkezései nem érintik a pénztartozás késedelmes teljesítése esetében a hitelezőt megillető kártérítésről szóló 1923. évi XXXIX. t.-c. rendelkezéseit.

Ezek az irányadó rendelkezések a valorizációs törvényben a vasutal szemben fennálló kártérítési vagy vissztérítési követelésekre nézve.

Köztudomásu, hogy 1924. december 31-ig a vasut az államnak üzleti vállalata és mint ilyen volt a cégjegyzékbe is bevezetve. 1925. január 1-től kezdve a vasut azért, hogy jobban a kereskedelmi élethez formálódjék, hogy gyorsabb és könnyebb mozgékonyasága biztosittassék, önálló kereskedelmi

vállalattá alakult, amely teljesen független a kereskedelemügyi miniszterintézménytől s esupán egyes szerződések, tarifabemutatók és ehhez hasonló kérdések tekintetében marad tovább függőségben.

A vasutak, mint kereskedelmi vállalatok, a fuvarozási szerződések megkötése alkalmával, egyenrangú szerződő felekként jelentkeznek és mind a mai napig nem volt olyan jogszabály vagy bírói gyakorlat, amely a vasutaknak a szerződő felekkel egyenrangúságát vitássá tette volna. Első ilyen lépés volna a valorizációs törvényjavaslat, amely a vasutaknak a szerződő felek között olyan helyet és olyan jogokat kíván biztosítani, amely eddig nemcsak a hazai, de a külföldi jog területén is teljesen ismeretlen fogalom volt. A valorizációs törvényjavaslat ugyanis tételes törvénybe kívánja iktatni azt, hogy a vasutak a károsultakat tetszése szerinti módon kezelheti, az igényeket tetszése szerinti módon elégítheti ki és minden mulasztás, minden szándékos cselekmény, vagy könnyelmű késedelem következményei alól a vasutakat mentesíttessék és ezen mentessége az addigi bírói gyakorlattal szemben kodifikáltassék.

A valorizációs törvénynek ezen érthetetlen és megfoghatatlan szándékát legjobban megvilágítja az a körülmény, hogy a valorizációs törvény arra ad mentességet a vasutaknak, hogy a vasutakat jogositva van a károsultak igényeit 3—5 év, vagy esetleg 10 év múlva elintézni, az elintézési késedelemnek indokát nem köteles adni, az elintézéseket hevertetheti éveken keresztül, mert a valorizációs törvény erre a vasutaknak kifejezetten jogot ad és felhatalmazza a vasutakat, hogy tetszése szerinti időre halassza el azt, hogy a károsultak a vasutak által szándékosan, vagy vétkes gondatlansággal okozott káruk ellenértékéhez hozzájuthassanak. Ha figyelembe vesszük azt, hogy a Vasuti Üzletszabályzat 70. §-a kötelezőleg előírja azt, hogy az igények leggyorsabban intézendők el és ezen kötelező rendelkezés dacára előfordul az, hogy a vasutak a hozzá benyújtott felszólamlások elintézését csak évek múlva és olyan időben eszközölik, amidőn a felszólamlásban kért összegék a semmivel egyenlők, akkor szembeötlő a valorizációs törvény azon intézkedése, amelynek 7. §-a olyképp intézkedik, hogy a vasutaknak ehhez joga van.

A valorizációs törvény ezen intézkedése alkalmas arra, hogy az eddig kifejlődött és állandónak tekinthető bírói gyakorlatot megsemmisítse. Az állandó bírói gyakorlat ugyanis abba az irányba fejlődött, hogy egy belforgalomban eszközölt szállításhoz kifolyólag a vasutakhoz benyújtott kártérítési vagy vissztérítési késedelem elintézésére 3 hónap elegendő. Ezen idő teljesen elegendő ahhoz, hogy a vasutak a nyomozást lefolytassa és a felszólamlásban foglalt igényeket elintézzék. Ha a

vasut ezt az időpontot tullépi és ezen tullépés elfogadható indokát bizonyítani nem tudja, akkor a negyedik hónap első napjától kezdve a vasut köteles a felszólamlásban követelt összeget átértékelve megfizetni. Ezt a birói gyakorlatot az összes bíróságok követik, követik pedig az 1923. évi XXXIX. t.-c. azon rendelkezése alapján, hogy a hitelező kárát az adós, ha azt gondatlansága vagy szándékossága okozta, megtéríteni tartozik. A megtérítés fogalmában pedig az foglaltatik, hogy az adós a hitelező kárát átértékelt értékben térítse meg.

Ezt a helyes és egyedül elfogadható álláspontot kívánja, a valorizációs törvény megdönteni, bár a javaslat félve nyúl a kérdéshez, mert érzi, hogy az egész jogrendszerben irányadónak elfogadott jóhiszeműség megdöntésére volna alkalmas a javaslat elfogadás esetén. A javaslat félelmét bizonyítja az, hogy míg egyrészt az 1923. XXXIX. t.-c.-ben statuált állapotot érinteni nem kívánja, másrészt N. E.-n alapuló követelésekre a mentességet egyenesen kizárja, míg a javaslat 6. §-a világosan akként rendelkezik, hogy az államnak kereskedelmi vállalataival szemben valorizációnak van helye.

Ha szorosan vesszük a törvényjavaslatot, azt lehet megállapítani, hogy a vasuti fuvarozási ügyletekből eredő követelések a valorizáció alól kivéve nincsenek. A törvény indoklása szerint ugyanis nem alkalmazható a törvény az 1892: XXV. t.-c., valamint a nemzetgyűlési tárgyalas alatt álló 909. és 910. számú törvényjavaslatokban szabályozott pénztartozásokra. Az 1892: XXV. t.-c. 2. §-ában van incorporálva azon felhatalmazás, amellyel a minisztérium felhatalmaztatott arra, hogy a N. E.-t az ország területére hatályba léptesse még abban a részében is, amely a Kereskedelmi Törvény rendelkezéseitől eltér. A vasuti ugynevezett belföldi Üzletszabályzat semmi egyéb, mint a Nemzetközi Egyezménynek az 1892: XXV. t.-c. alapján való életbeléptetése, kiegészítve a belső viszonyoknak megfelelő végrehajtási határozmányokkal és egyes intézkedésekkel. Ugyanezt tartalmazza a 909. és 910. sz. törvényjavaslatnak 9. §-a, miért is kétségtelen, hogy a belföldi fuvarozási ügyleteket más elbírálás szerint intézi el ugyanazon jogszabályok mellett, mint a nemzetközi fuvarozási ügyleteket, — nem lehet. Ha egyszer a javaslat az 1892: XXV. t.-c.-ben foglalt ügyleteket kivette a valorizációs mentességek alól, akkor minden fuvarozási ügyletből eredő követelés is valorizálva térítendő meg.

A törvényjavaslat indoklása, bár beismeri, hogy az állam kereskedelmi vállalatainak tartozásai a valorizáció alól kivéve nincsenek, — és itt joggal kérdezhetnénk, hogy vajjon a vasut nem az állam kereskedelmi vállalata és így nem volna mentesítendő vétkes gondatlansággal okozott károk megtérítése alól, — mégis a vasuti fuvarozási ügyleteket azon indokból

kivánja mentesíteni, mert ez az egyes vasutak anyagi tönkremenését eredményezné.

Ha az indokolás ezen megállapításával foglalkozunk, kitűnik, hogy ez a felelem nem alapos, mert a vasutak tönkremenésével még nem kell számolni abban az esetben, ha ők a vétkes, gondatlan cselekményekért az Üzletszabályzatban és a bírói gyakorlatban megállapított kártérítést kifizetik. Egyetlenegy vasut sem fog anyagilag tönkremenni azon indokból, hogy meg kell téríteniök a kárt abban az esetben, ha a vasuti közegek kötelezettségüknek nem tesznek eleget. Erre legjobb bizonyíték a kereskedelmi miniszter legutóbbi nyilatkozata, mely szerint a Máv. elmúlt évi üzleteredménye a kifizetett valorizált kártérítések dacára 7 millió aranykorona fölösleggel zárult. A valorizációs perek, — amelyek már csak elenyésző csekély számban vannak, — mind azon alapszanak, hogy a vasut a hozzá benyújtott felszólamlásokat minden ok nélkül éveken elintézetlenül hevertette. Vajjon a vasutnak ezen szándékos cselekményét és mulasztását milyen okból kívánja a javaslat a károsultakra hárítani, akik kárukat a vasuttól kellő időben kérték, de a vasut a felszólamlásokat minden indok nélkül éveken keresztül nem intézte el? A javaslat indokolásának az a hátsó gondolata, hogy a vasutakkal igazságtalanság történe, ha a bírói gyakorlat, az eddigi irányban haladna, nem helytálló, mert az eddigi bírói gyakorlat is minden egyes esetben vizsgálta a vasut eljárásának gondatlanságát és szándékosságát és ha megállapította azt, hogy a felszólamlás elintézése annyi és olyan hosszú ideig tartott, hogy a vasut ennek okát adni nem tudta, akkor jogosan állapította meg, hogy a felszólamlások éveken elhuzódó el nem intézésével, a tárgyalások indokolatlan elhalasztásával, információ többszörös be nem szerzésével rászolgált a vasut arra, hogy a károsult megkapja azt az értéket, amelyet az Üzletszabályzat előír, hogy árúját pótolhassa.

A valorizációs kérelmek teljesítése alól a vasutak nagyon könnyen mentesíthetik önmagukat, ha a felszólamlásokat 3 hónap alatt elintézik, mert ez olyan hosszú idő, hogy nemcsak elegendő a felszólamlások elbírálására, hanem soknak is tekintethető. A visszatérítési eseteknél a vonatkozó díjszabásba való betekintés, a kártérítési eseteknél a vonatkozó tényálladéki jegyzőkönyveknek az állomásokról való beszerzéséhez nem szükségesek hosszú évek, hanem elegendő néhány hét és ha a törvényjavaslat mindezen mulasztások következményei alól akarja a vasutakat mentesíteni, ehhez a szándékához nagyon sok szó férhet.

A javaslat indokolásának az a része, hogy csak azokat a követeléseket nem kívánja valorizáltan megtéríteni, amelyeknél a vasuti üzemmél természetszerűen velejáráó kockázat

van a pénztartozás alapján, bizonyos mértékig érthetetlen, mert hiszen a szállító fél, ha az állam vállalatának ad át szállítás végett egy árut, saját személyében semmiféle kockázatot viselni nem köteles, viszont a vasut sem visel semmiféle kockázatot, amellyel szemben törvényes mentségre volna szüksége. A felszólamlásoknak évekig tartó késedelmes elintézése, a megindított perekben információ hiányában való állandó halasztási kérelmek előterjesztése csak nem nevezhető a vasuti üzemmel természetesen velejáró kockázatnak?

De a törvényjavaslat tévedése kitűnik abból az egyetlen körülményből, hogy úgy az N. E.-nek, mint az ez alapon kiadott VÜSz. kártérítési részének az alapja az *in integrum restitutio*. Amidőn az egységes fuvarozási jogszabályokat megcsinálták, a vasutak kifejezett szándéka az volt, hogy az a fél, aki kárt szenvedett, a szenvedett kárt utánpótolhassa. Ezt fejezték ki abban, hogy azt az értéket tartozik a vasut megtéríteni, amellyel az elveszett vagy megsérült áru birt. A vasutnak és a javaslatnak ott rejlik a legnagyobb tévedése, hogy az *in integrum restitutio* értékét számlási értéknek akarja beállítani, azaz hogy számszerű értéket akar fizetni, de nem *in integrum restitutio*t (utánpótlási értéket). A fuvarozási jog alapelve, hogy a károsult a vasut kezén elveszett, vagy megsérült áruját pótolhassa, ez alatt pedig nem egy elméleti érték, hanem a N. E.-ben és az Üzletszabályzatban megállapított utánpótlási érték értendő. Ha szorosan vesszük tehát, az Üzletszabályzat és a N. E. is már valorizál, akkor, amidőn az elveszett vagy megsérült áru értékének megtérítésére kötelezi a vasutakat.

A javaslat tehát vétkes gondatlanságokat, szándékos cselekményeket akar meg nem történné tenni, a vasutak szándékos cselekményei alól felmentést adni és törvénnyel akarja elütni a feleket azon jogos igényeiktől, amelyek az állandó bírói gyakorlat, az 1892. évi XXV. t.-c. és az 1923. évi XXXIX. t.-c. alapján a vasutaknak vétkes gondatlan és szándékos cselekményei alapján eddig őket jogosan megillették. Semmiféle alapos indok a javaslat rendelkezésére nincsen, mert mint kimutattuk, egyetlen vasut sem fog tönkremenni azért, mert a felszólamlásokat hosszú éveken keresztül minden ok nélkül nem intézték el, ha a vasut a késedelmes elintézés alapos indokból halasztotta el és ezt bizonyítja, a bíróságok ugysem valorizálnak.

Ilyen körülmények között a javaslat 7. §-ának létalapja nincsen, a szerződések lebonyolítása körül a felek között megkívánt jóhiszeműséggel ellenkezik, de ellenkezik azon törvényen alapuló bírói gyakorlattal is, amelyek a felek megnyugvására és az anyagi igazságot megközelítendő döntöttek el eddig a szállító feleknek a vasutal szemben fennálló igényeit.

Dr. Gál Á. Andor,