

POLGÁRI JOG

A tárgyi felelősség előzetes kizárásáról.

Irta: *Dr. Istvánffy László*, ügyvéd.

A kárért való felelősség sok tekintetben még azután is, hogy a kárelrendezés teljesen magánjogi feladattá vált, megőrizte annak emlékét, hogy a büntetőjogi felelősséggel közös töről fakadt. A kártalanításnak közjogi talajból való eredete magyarázza, hogy a kártérítés terén sokszor találkozunk cogens szabályokkal.

Jogrendszerünkben a tárgyi felelősség kiindulópontját alkotó 1874. évi XVIII. t.-c. 3. §-a a vasutak által okozott károkért való felelősségnél is hatálytalannak jelent ki minden olyan előzetes szerződést vagy kikötést, mely a törvény által megállapított felelősséget megszünteti vagy megszorítja. A törvényhozó célja a törvényjavaslat miniszteri indokolása szerint a vasúti személyzet és az utazóközönség, mint a gyengébb szerződő fél védelme volt a vasútvállalatok monopolisztikus helyzetével szemben, mert hiszen az előzetes felelősségkizárás vagy korlátozás csak ezek tekintetében bír gyakorlati jelentőséggel, a harmadik személyekkel szembeni felelősség körében alig jöhet szóba.

Ezzel jogunk a fuvarozó szerződéses felelősségének köréből teljesen kiemelte a baleseti felelősséget. Az előbbi tekintetben szabályszerint a szerződési szabadság érvényesül, hacsak a törvény cogens szabályokat nem állít fel, mint pl. a vasúti fuvarozás esetében, az utóbbi szabályszerint cogens jellegű, mert mint polgári törvénykönyvünk tervezetének indokolása is mondja, ezek az intézkedések, mint diszpozitív szabályok, teljesen értéktelenek volnának, csak kényszerítő jellegű formában lehetnek a személy- és vagyónbiztonság hatékony biztosítékai. Csak a baleseti kártérítési jog kiépítésével szűnt meg az az anomália, mely abból állt, hogy több jogrendszerben az árukat ért károkért szigorúbb volt a felelősség, mint a személyeket ért balesetekért.

A joggyakorlat a felelősség előzetes kizárásának és korlátozásának eme tilalmát átvitte a tárgyi felelősség mindama eseteire, amelyeket eme jogszabály analógiájára épített ki és így mondhatni, hogy jogunkban a tárgyi felelősség egész területén ez a szabály. Ilymódon a tárgyi felelősség még erősebb törvényi szankció alatt áll, mint a delictualis felelősség, melynél csak a vétkesség legsúlyosabb fajaiért való felelősség előzetes kizárását tilalmazza jogunk.

Ez volt a helyzet a légi közlekedésről szóló 10.270/1922. M. E.

számú rendelet (Lkr.) megjelenéséig, amely rendelet ezt a szabályt megtörte. Ez a rendelet kettéválasztotta a felelősséget, noha csak esetlegesen, egyrészt harmadik személyekkel szemben, másrészt az utasok és feladók irányában. Míg ugyanis a harmadik személyekkel szemben való felelősséget ki nem zárható és korlátozhatatlan módon felfokozta a vis majorra is, az utas és feladó irányában szabályszerint ugyanazt a felelősséget állapította meg, de egyben megengedte annak korlátozását, sőt teljes kizárását is, vagyis az egyik oldalon a felelősséget kimélyítette, a másik oldalon pedig a teljes feleletmentességet is lehetővé tette.

A Lkr. eme rendelkezése abban leli indokát, hogy a légi járómű, mint aránylag új és ezidőszerint még nem feltétlenül nélkülözhetetlennek tartott közlekedési eszköz igénybevételénél célszerűnek látszott a felek szerződési szabadsága körébe utalni azt a kérdést, hogy a nagyobb kockázatot ki viselje, a feleknek érészbeni megállapodása hiányában azonban a Lkr. által szabályozott felelőség az irányadó. Ez a kivételes szabályozás némelyek szerint nélkülözhetetlen is volt azért, hogy a légi vállalatok és általában az aviátika fejlődése a kezdet nehézségeit leküzdhesse. Hivatkoznak arra is, hogy a vasutnál a legtöbb országban több mint egy emberöltő után lépett életbe a szigorúbb kárfelelőség, amikor egyrészt annak veszélyessége már csökkent, másrészt pedig a vasutvállalatok gazdaságilag megerősödtek. A gőzhajózás és a vasuti közlekedés ezek szerint a felelősséget kizáró clausulák idejében nőttek naggyá.

A Lkr. szerint a felelősséget kizárni vagy korlátozni csak a légi járómű utasai és a szállított áruk, kiképző- (iskolai) repülésnél a növendékek, látványos és verseny-repüléseknél pedig a légi járóművön tartózkodó bármely személy tekintetében lehet. A felsorolás taxatív, mint kivételes kedvezmény szorosan magyarázandó. A fent felsoroltak azok, akiket a rendelet olyanoknak tekint, mint akik önkéntesen veszik magukra a légi járómű üzemével járó kockázatot. Az 1928. évi magánjogi törvénykönyvjavaslatunk (M. T. J.) 1. 741. §-a a Lkr.-el ellentétben egy kalap alá vonja a légi járómű üzemét az összes többi úgynevezett veszélyes üzemekkel és úgy rendelkezik, hogy a tárgyi felelősséget előzetesen sem kizárni, sem korlátozni nem lehet. Fel-tűnő, hogy a M. T. J. ezt csak az 1. 741. §-ban írja elő, míg a véletlenül okozott károkért való felelőség egyéb eseteiben a felelőség előzetes kizárásának vagy korlátozásának tilalmáról vagy lehetőségéről nem intézkedik.

Az 1874. évi XVIII. t.-c.-el rokon jogszabályok közül az 1838. évi porosz vasuti törvénynek a tárgyi felelősséget megállapító szabályai a szállított személyek és áruk tekintetében a felelőség előzetes kizárását és korlátozását nem tiltották, a gyakorlat pedig a szabályozást nem tekintette cogensnek. Ellenben az 1869. évi március 4.-i osztrák vasuti törvény és az 1871. évi németbirodalmi Reichshaftpflichtgesetz szabályai már a szállított személyek és áruk tekintetében is

imperatívék. Az 1909. évi német autótörvény az utasokra, a szállított tárgyakra és a gépkocsi üzeménél tevékenykedőkre vonatkozólag az általános polgári törvénykönyvben szabályozott felelősséget rendeli alkalmazni és így a tárgyi felelősség szabályai csak harmadik személyek javára érvényesülnek. Az 1922. évi német légiforgalmi törvény azonban már nem követte ezt a bifurkációt és szabályszerint a tárgyi felelősséget állapította meg a szállított személyekre és árukra valamint harmadik személyekre egyaránt, azzal az indokolással, hogy ha a légitársaság az általános forgalomba illeszkedik be, akkor ép úgy, mint a vasuti forgalomnál, a törvénynek azokat is meg kell védenie a különös veszélyek ellen, akik a légitársaságot igénybe veszik vagy azt kiszolgálják.

Másképp jelentkezik problémánk ott, ahol a fuvarozási szerződésből eredő felelősség és a fuvarozó baleseti kárfelelőssége nincs élesen elválasztva vagy ahol a tárgyi felelősség eszméje nincs annyira kimunkálva, mint jogunkban. A felelősség kizárásának tilalma ez esetben magában a szerződéses jogviszonyban gyökerezhet. Tanulságos a francia jognak a felelősséget kizáró kikötésekkel szembeni álláspontja. A tengerjogban szokásos felelősség-kizárások a fuvarozás minden ágában elharapóztak, miért is a code de commerce 103. cikkét egy harmadik bekezdéssel egészítették ki. Ez az 1905. évi március 17.-i úgynevezett Rabier-féle törvény a szárazföldi és folyóvízi fuvarozás keretében semmisnek nyilvánította a fuvarozó felelőségének a törvénytől eltérő szabályozását.¹⁾ Minthogy azonban a fuvarozásról szóló törvényhelyek (code civil 1. 782—84. és code de commerce 97. és következő cikkek), csak árukról tesznek említést, a joggyakorlatban túlnyomóan az a felfogás uralkodott, hogy a Rabier-féle törvény is csak áruk fuvarozása esetében irányadó és csak elvétve akad oly döntés, hogy annál inkább vonatkozik személyek fuvarozására is. Kapcsolatos volt ez azzal a gyakorlattal, hogy korábban a fuvarozó felelőségét csak az áruszállítás tekintetében tartották szerződéses jellegűnek, míg a személyszállítást illetőleg a fuvarozó felelőségét csak delictualisnak minősítették. A letéti szerződés elemének fennforgásán kívül — melynek tárgyai természetesen csak dolgok lehetnek — ennek indokál arra hivatkoztak, hogy az áruk passzivitásával szemben a személyek a veszélyek ellen egyrészt maguk is védekezhetnek, másrészt maguk is veszélyes helyzeteket teremthetnek. A Cour de Cassation egy 1911-ben hozott döntése óta a fuvarozó felelőségét mind az áru-, mind a személyszállítás szempontjából szerződéses felelőségnek tartják. Ezekbe a keretekbe kellett Franciaországban a légifuvarozó felelőségét beilleszteni. Ennek során a légifuvarozó felelőségére a szárazföldi

¹⁾ Az áru elveszése vagy megsérülése tekintetében. Azonban a gyakorlat a kártérítésnek meghatározott összegben való megállapítását nem tekinti hatálytalannak, ha csak nem oly csekély összegű, mely a felelősségkizárással egyértelmű. A késedelemért kizárható a felelősség.

fuvarozóra vonatkozó jogszabályokat alkalmazták és a szokásos felelősségkizárásokat a joggyakorlat az esetek többségében semmisenek nyilvánította azzal az indokolással, hogy csak a törvényhozás volna jogosult a szállítási mód különleges veszélyeire tekintettel a rendestől eltérő szabályozást felállítani, annál is inkább, mert a levegőben rejlő veszélyek a légiforgalomra nézve nem minősíthetők idegen tényezőnek (code civil 1. 147. cikk: cause étrangère), amelyeket előre látni nem lehetne, sőt ezekre a veszélyekre a fuvarozási szerződés megkötésekor gondolni lehet és kell. Az 1924. évben hozott francia légiforgalmi törvény vetett véget ezeknek a kontroverzióknak, amely, mint ezt alább röviden vázoljuk, a tengeri fuvarozási jogból vett elemek megfelelő átültetésével speciális törvényi felelősséget állapított meg.

Bár jogunkban és sok más jogrendszerben a légijármű üzeme által másokra háramló károk tekintetében való felelősség a tárgyi kártérítés többi szabályaihoz rokonul, nem lehet szem elől téveszteni azt, hogy a légi jog egész különleges jogterület, amely az itt érvényesülő különleges természeti és műszaki tényezők folytán hova-tovább olyan különállásra tesz szert, mint akár a tengerjog. Ezt a különállást, amelyet immár nagy horderejű kollektív nemzetközi szerződések is meg erősítettek, a M. T. J. szem elől tévesztette. A kárfelelősségnek a légi jogban való eltérő alakulása folytán tehát a felelősség előzetes kizárásának rációit leghelyesebben a légi jog speciális jogszabályaiban lelhetjük fel, miért is a következőkben rövid szemlét tartunk egyes fontosabb légi jogi törvények és jogszabályok felett.²⁾

Az 1919. december 10.-i oszták légiforgalmi törvény szerint motoros légijárművek üzeme által okozott baleseti károkért harmadik személyekkel szemben az 1908. évi automobiltörvény szerinti tárgyi, utasokkal és feladókkal szemben vétkességi felelősség áll fenn, de mindkét irányban érvényes az automobiltörvény 13. §-ának az a szabálya, hogy semmiek az oly megállapodások, melyek a felelősséget a károsult hátrányára előzetesen kizárják.

Az 1920. évi január 27.-i svájci szövetségtanácsi határozat a légi járművek és azok üzeme által okozott károkért való tárgyi felelősség előzetes kizárhatása tekintetében a svájci kötelmi jogra utal, melynek 100. cikke szerint semmis a szándékosan vagy súlyos gondatlansággal okozott károkért való felelősség előzetes kizárása, de belátása szerint semmisnek minősítheti a bíróság a culpa levisért való szavatosságról való előzetes lemondást és az oly lemondást is, melynek meg-

²⁾ A felelősséget kizáró kikötések nemcsak a légi fuvarozásban, hanem a légi jog egyéb területein is szokásosak, így repülőtérrendtartásokban, légi jármű-bérleteknél és eladásoknál, azok garazsirozásánál, repülőgépgyárakba való belépéseknél, stb. (Lásd: Döring: Die Luftversicherung. Berlin. 1928. 148. oldal.) Vizsgálódásainkat annál inkább kisebb területre kell szorítani, mert a tárgyi felelősség egyéb vonatkozásaiban, pl. a munkajog területén még más különleges szempontokat is tárgyalni kellene.

történte idejében a lemondó fél a másik fél szolgálatában állott vagy ha a felelősség valamely hatóságilag engedélyezett üzemből kifolyólag áll fenn.

Az 1923. augusztus 20.-i olasz légiforgalmi rendelet 36. cikke szerint a felelősség teljes vagy részleges kizárására irányuló kikötések a szállított személyeket ért károk tekintetében semmisek, a dolgokat ért károk tekintetében, amennyiben nem szándékosan okozott károkról van szó, megengedettek. A 37. cikk szerint ingyenes vagy szívességi szállításoknál azonban a felelősség oly károokra van korlátozva, amelyek szándékosságból vagy súlyos gondatlanságból erednek. Tovább enyhíti ezt a felelősséget a 42. cikk a véletlen tulajdonos részére nyújtott abandonjoggal.

Az 1924. május 31.-i francia légiforgalmi törvény 42. cikke szerint a fuvarozó kifejezett kikötéssel kizárhatja a légi veszélyekért, és a légijárművön annak vezetésével alkalmazott bármely személy vétkeiségeért való felelősséget akár utas, akár áru szállításáról van szó. Ez a kikötés azonban csak akkor mentesíti a fuvarozót, ha a légijármű az induláskor légjárásra alkalmas állapotban volt és a személyzet el volt látva az előirt engedélyekkel és személyi okmányokkal, amely körülmények fennforgása esetén az ellenkező bebizonyításáig vélelem szól a légijármű és a személyzet kifogástalansága mellett. Semmis ellenben a 43. cikk szerint az áruk berakása, megőrzése és kiszolgáltatása tekintetében akár a fuvarozó saját, akár alkalmazottainak tényéért való felelősség kizárása. Semmis minden olyan kikötés is, melynek az a célja, hogy a fuvarozó személyes vétkeiségeért való felelősséget kizárja. A francia törvény tehát már figyelembe veszi a légiszállítás sajátos jellegét és arra egész különleges felelősségi rendszert állapít meg. És pedig szerződéses felelősséget, amely elvben áru- és személyszállítás tekintetében egyforma és Josserand szerint középút a régi tengerjogi gyakorlatban megengedett teljes szerződési szabadság és a Rabier-féle törvény közti, amely minden felelősségkizárást tilalmazott.

Az 1925. július 8.-i cseh légiforgalmi törvény a légijármű üzeme által harmadik személyeknek okozott és az utasok személyét és a szállított tárgyakat ért károkért tárgyi felelősséget állapít meg és pedig utóbbiakért annyiban, amennyiben visszerthes vagy iparszerűen üzött szállításról van szó. Az utasokat és a szállított dolgokat ért károkért való felelősséget korlátozni és kizárni is lehet. Nem lehet kizárni vagy korlátozni a légiforgalmi törvény szerint felelős személy szolgálatában álló személyeket ért károkért való felelősséget. Az ingyenes vagy nem iparszerű forgalomban történő szállításokra az általános magánjogi felelősség az irányadó. Ez a felelősség is kizárható.

Az 1925. október 17.-i chilei légiforgalmi rendelet a francia törvény nyomán úgy rendelkezik, hogy a fuvarozó kifejezett kikötéssel kizárhatja az utasokkal és feladókkal szemben a repülés veszélyéért vagy a személyzet gondatlanságáért való felelősséget, ha a légijármű az indulás előtt repülésre alkalmas állapotban volt és a légijármű pá-

rancsnoka és személyzete az előírt engedélyokmányokkal el voltak látva.

A lengyel köztársaság elnökének 1928. március 14-én törvényes felhatalmazás alapján kibocsátott törvényerejű légiforgalmi rendelete a baleseti károkért összecszerüleg korlátozt felelősséget állapít meg. Ez a felelősség lényegileg vétkességen alapul, a bizonyítási teher megfordításával. A rendelet 61. cikke szerint a felelősség előzetes kizárása vagy korlátozása semmis.

Az eddig említett jogszabályok a felelősség kizárásáról kifejezetten rendelkeznek. Az 1922. augusztus 1-i németbirodalmi légiforgalmi törvény a tárgyi felelősséget lényegileg úgy szabályozza, mint a Lkr. A felelősség alól a vis major sem mentesít, de a vétklen kárfelelősséget összecszerüleg maximálja. A törvény a felelősség előzetes kizárásáról nem tesz említést. A törvényjavaslat második tervezetéhez fűzött indokolás szerint a felelősségnek a „megengedett keretek közt” való kizárhatását a törvény nem érinti. Az uralkodó álláspont szerint a felelősség előzetesen kizárható. Az emdeni Amtsgericht egyizben hatálytalannak jelentette ki a felelősség kizárását, de fellebbvitel folytán ezt az ítéletet megváltoztatták. Egy másik ügyben maga a Reichsgericht igen óvatos fogalmazásban foglalt e kérdésben állást, amennyiben egy 1927. évi döntésében az adott esetre vonatkozólag kimondotta (R. G. Z. 117./102.), hogy a kizárási megállapodás a jöerkölcsök (Bgb. 138. §.) szempontjából nem kifogásolható, ameddig a légiközlekedés nem nélkülözhetetlen és a közönség a légiforgalmi vállalat monopolsztikus helyzetével szemben nincs kényszerhelyzetben, 1925. évben pedig ez a helyzet nem állott fenn. Megerősíti a kizárási kikötések legalitását az a körülmény is, hogy a német légiforgalmi vállalatok szállítási feltételeit a birodalmi közlekedésügyi minisztérium jóváhagyja.

Angliában az 1920. évi Air Navigation Act harmadik személyeknek okozott károkért a légijáromű tulajdonosának tárgyi felelősségét állapítja meg. A fuvarozó felelősségét a common law szabályozza, és pedig a magánfuvarozó csak vétkességért felel, a közfuvarozó (common carrier) felelőssége lényegileg úgy alakul, mint a fuvarozó felelőssége a mi kereskedelmi törvényünk szerint. Hogy ki tekintetik közfuvarozónak, az ténykérdés, és a fuvarozó mindenesetre, aki menetrendszerű vagy előre hirdetett járatokat tart fenn, jegyeket mindenkinek árusít, stb. De a közfuvarozói jelleg nem terjed ki a szállítás minden fájára, hanem az áruszállítás keretében csak az általában szállítani szokott árukra, úgy hogy még a vasut is kizárhat egyes árunemeket, miáltal azok tekintetében közfuvarozói jellege nincsen. Pusztán személyszállítás tekintetében a közfuvarozói jelleg csak a szállítási kényszerből áll, de, a gondosság igen magas fokának megkövetelése mellett, a felelősség végeredményben vétkességen alapul a res ipsa loquitur bizonyítási szabályának kiterjedt alkalmazásával. A common law szerint a felelősségnek megszorítása vagy kizárása meg van engedve és az ily kikötések a tengerjogi szokások ez igazi hazájában természetesen gya-

koriak. A felelősségkizárási záradékok azonban a közfuvarozó szempontjából egyes tételes törvények által meg vannak szorítva,³⁾ amennyiben érvényükhöz külön írásbeli kikötés szükséges és ez esetben is csak akkor hatályosak, ha, mint ezt a vasuti fuvarozásról szóló törvény mondja, méltányosak és észszerűek (just and reasonable).

Az USA-ban egységes légiforgalmi törvény nincs. 19 államban hatályos az Uniform State Aeronautical Act, mely szerint az utasszállító légitársaság üzemeltetőjének az utas haláláért vagy testi sérüléséért való felelőssége a hasonló jogviszonyban a föld felszínén keletkezett károokra irányadó szabályokhoz igazodik. Egyes tagállamok külön törvényeitől eltekintve a fuvarozó felelőssége a common law szerint alakul. A gyakorlat a közfuvarozónál igen megszorítja a kizáró és korlátozó clausulák érvényét, amint hogy a USA a tengerjog tekintetében is megszorította azok alkalmazási körét az 1893. évi úgynevezett Harter Actban. A légifuvarozót is common carriernek szokta a gyakorlat minősíteni, egyízben pl. azzal az indokolással, hogy minden légi utas eggyel kevesebb utast jelent a vasutnak, illetve a hajónak.

A kizárási tilalom leggyakoribb indokál felhívott monopolisztikus helyzet a légifuvarozó szempontjából ezidőszent a legtöbb országban aligha állhat fenn. Nyilvánvaló, hogy legalább is Európában, amelynek régi és sűrűn kiépített vasuti hálózata van, a légiforgalom épen úgy, mint a gépkocsiforgalom soha sem lesz oly értelemben monopolisztikus helyzetű, mint pl. a vasuti forgalom. Az a szempont tehát, amely pl. kereskedelmi törvényünket a vasutvállalat fuvarozói felelőssége tekintetében cogens szabályok alkotásakor vezette, hogy az utasnak nincs szabad választása, nem terjed ki szükségképen a légifuvarozással foglalkozó vállalatokra. A monopolhelyzet annál kevésbbé lehetne egyedüli indítóoka a baleseti felelősség különleges szabályozásának, mert az egyáltalán nem merül fel az alkalmi, nem vállalatszerű, turista, sport és egyéb légijárműforgalmat fenntartókra.

A gyakorlatban a légiforgalomban kezdettől fogva bőven éltek a felelősséget kizáró kikötés alkalmazásával. Ez eredetileg azt jelentette, hogy az új közlekedési eszközt igénybe venni kívánókat a közlekedés eme módjának különleges veszélyeire figyelmeztették. Hogy azután ezek a kikötések annyira elhatalmasodtak, annak egyik főoka az volt, hogy egyik állam sem akart a levegő meghódításában versenyképtelenné válni és így az államok hallgatólagos jóváhagyásával váltak rendszerré. A kérdés csak az, hogy a közlekedési jog természetével összefér-e és mily határig a felelősség ily kikapcsolása. Korábban ezeknek a kikötéseknek lényeges tartalma az volt, hogy a fuvarozást igénybevevő személy saját és jogutódai nevében kifejezetten lemond minden kártérítési igényről, mely a repülésben való részvételtől akár közvet-

³⁾ A fuvarozás különböző nemei szerint a Carriers Act (1830.), Railway and Canal Traffic Act (1854.), Merchant Shipping Act (1894.), Railway Act (1921.), Carriage of Goods by Sea Act (1924.) által.

lenül, akár közvetve adódna és pedig lemond a fuvarozóval, alkalmazottaival, segédszeméllyel és képviselőkkel szemben és a repülésben kizárólag saját veszélyére vesz részt.

Nyilvánvaló volt azonban, hogy ez a gyakorlat nemcsak a légi fuvarozást igénybe vevők, hanem a légifuvarozók szempontjából is, akik főleg nemzetközi forgalmat bonyolítanak le, igen precarius helyzetet teremtett, mert a jogszabályoknak az egyes államokban való különbözősége folytán és különösen annál fogva, hogy a felelősségkizárási tilalom többhelyütt közrendi jellegű, ezeknek a kikötéseknek az érvénye bizonytalan volt. Épen ezért egyes kikötésekben óvatosan és bizonyos jogi pleonazmussal felvették azt is, hogy nem irányadó a kikötés anynyiban, amennyiben cogens szabályok rendezik a felelősséget.

Jogunkban nem kérdés, mert a Lkr. a felelősség kizárását a fentebb említett körben kifejezetten megengedi, de több jogrendszerben felmerült, lehet-e a tárgyi felelősséget egyáltalán érvényesen kizárni vagy korlátozni. Az aggály arra van alapítva, hogy amidőn valamely jogszabály az általános kártalanítási elveknél szigorúbbakat rendel alkalmazni, akkor föl kell tételezni, hogy azoktól csak a törvény kifejezett engedélyével lehet eltérni. Az uralkodó felfogás azonban az, hogy a tárgyi felelősséget is ki lehet zárni ama meggondolás alapján, hogy ha a delictualis felelősség eleve kizárható, úgy annál inkább kizárható a vétkesség nélküli felelősség is. Utálnak arra is, hogy a tárgyi felelősség egyéb területein, pl. az állatkárok esetében, a gyakorlat kifejezetten megengedi a felelősség előzetes kizárását, így pl. a német jogrendszer szerint a gyakorlat hallgatólagosan is kizártnak tekintti az állattartó felelősségét abban az esetben, ha pl. egy lovat huzamosabb időre idomítónak ad át. Végül hivatkoznak arra is, hogy a kötelmjog egész területén kifejezett törvényi tilalom hiányában a szerződési szabadság az irányadó.

Ezzal azonban még nincs elintézve az a kérdés, hogy egy általános felelősségkizáró formulával ki van-e valóban zárva a felelősség minden faja. A felelős személy szemszögéből nézve a dolgot, ez a megkülönböztetés ugyan feleslegesnek látszik, hiszen ő minden felelősséget ki akar zárni, de legalább is minden olyan felelősséget, amelynek kizárását a törvény nem tiltja. Más a helyzet azonban a fuvarozást igénybevevő szempontjából, mert mint erre a Reichsgericht említett döntése is rámutat, lehet, hogy az utas hajlandó volt magára vállalni a légi út speciális veszélyeit, de nem lett volna hajlandó magát az út veszélyeinek kitenni, ha a repülésnél közreműködő személyzet vétkességért való felelősség kizárását is kifejezetten elébe tárják. Nyilvánvalóan legtöbbször valami lappangó consensus-hiány van a felek közt a felelősségkizárási körére vonatkozólag, miért is a túl általánosan tartott kizáró clausulákban a felek valódi akaratát felderíteni vajmi nehéz. Ezért a Reichsgericht idézett döntése előtti időben szokássá vált azt a formulát, hogy az utas egyedül saját veszélyére vállalja az utazást, később felváltotta oly kikötés, melyben kizártnak a bármely jogcím-

ből eredő felelősség. Ez a kikötés viszont jogilag túlsok, mert pl. a saját szándékos károkozásért a felelősség már semmiképen sem zárható ki és túl általános, semhogy az ügyletkötők akaratának kipuhatolására elegendő alapot nyújtana.

A felelősség kizárásának hatása nem egyszerű kérdés. A kártérítési jogcímek halmozódása folytán maga a kártérítési igény nem többszöröződik ugyan, de más- és másképen alakulhat, így pl. a kártérítési terjedelme szempontjából, ami legvilágosabban ott tűnik ki, ahol a jog a pusztán tárgyi felelősség alapján való igényeket összegszerűleg is korlátozza, a vétkes kártérítés alapján pedig elvileg minden kárt megtérítendőnek jelent ki. De különbség lehet a kártalanításra igényjogosultak köre, az elévülés szempontjából, stb. Az egyik pl. a tárgyi vagy szerződéses jogcím megszűnése nem feltétlenül jelenti a másik jogcím consummálását még teljesítés folytán sem. Pl. a német légiforgalmi törvény szerinti korlátozott kárigény után megfelelő jogfenntartás esetében külön érvényesülhet a Bgb. szerinti kártérítési igény. A felelősséget kizáró kikötések esetében világos volna a helyzet, ha a kártérítési causák működése egymástól teljesen független volna. A különböző kártérítési causák ily rétegződéséből indul ki az a felfogás, mely szerint a felelősségkizáró kikötés lefejtje a tárgyi felelősséget és megmarad a contractualis felelősség, melynek alkalmazása tekintetében cogens jogszabály híján a szerződési szabadság érvényesülhet. Ezért e felfogás egy további változata szerint, — mely uralkodó felfogásnak mondható a francia jogban — a felelősség kizárásával elesvén a törvényi és a szerződéses felelősség is, pusztán a delictualis felelősség marad fenn, megfordul a bizonyítási teher és ebben a körben azután a lex Aquilia szabályának mintájára a legkisebb vétkekesség is megállapítja a felelősséget. De a delictualis felelősség is kizárható és pedig a különböző jogrendszerek szerint majd a dolus, majd a culpa lata határáig. Van ugyan olyan felfogás is,⁴⁾ hogy a delictualis felelősség kizárása közrendi tilalomba ütközik és a jóerkölcsöket sérti, tehát még a culpa levisért való felelősség sem zárható ki eleve. Ez a felfogás tehát a delictualis felelősséget lefejthetetlennek tartja még szerződéses jogviszonyban is. Egy további álláspont szerint viszont a szerződéses és delictualis felelősség concursusa esetén a kettő egységes causává elegyedik és pedig akként, hogy az előbbi abszorbeálja a delictualis felelősséget, miért is a szerződéses felelősség szabályozása automatikusan kihat a vétkes felelősségére is.

Jogunkban is akadunk olyan döntésekre, melyek szerint a felelősségkizárás vagy korlátozás csak a vétkesül okozott károkra vonatkozik. Így pl. ez volna kiolvasható a Kúria 853. számú elvi határozatából, mely azonban csak a vasuti szállításra vonatkozik. A légjárás körében a Kúria adott esetben, midőn egy utas köd miatti kényszer-

⁴⁾ Pl. Planiol—Ripert, Traité élémentaire de droit civil (1926.) tome 2., page 308.

leszállásnál kisebb sérülést szenvedett azért, mert nem volt üléséhez szijazva, a felelősségnek a Lkr. alapján történt kizárása folytán kimondotta, hogy a felelősség a járatót csak akkor terhelhetné, ha vétkes gondatlanság vagy mulasztás merült volna fel részéről, melyet a károsult tartozna igazolni. Ilyet azonban a Kúria nem látott fennforogni (Kúria II. 3.478/1928.).

Valójában azonban a concursus causarum esetében a különböző jogcímek egyszerű szétbontásáról nem lehet szó, mert az egyes jogcímek épügy egybefonódnak, mint ahogy a kizárás is egységesen irányul valamennyi causa ellen, a kérdés a felek érészbeni ügyleti akaratán kívül csak az, hogy melyek a tárgyi felelősség kizárásnak a korlátai, illetve határai. A Lkr. erről nem intézkedik. Felmerül tehát az a kérdés, hogy azonosak-e a contractualis és delictualis felelősség kizárásának korlátaival. A különböző államokban a delictualis felelősség kizárásának korlátja majd a dolus, majd a culpa lata. A M. T. J. a szerződéses felelősség kizárásának korlátait az 1.134. és 1.135. §-okban szabályozza, míg a tiltott cselekményekért való felelősség kizárásáról külön nem intézkedik. Ha ugyanezeket a szabályokat vehetjük a tárgyi felelősség kizárásának korlátai szempontjából is irányadóknak, akkor a kérdés tiszta volna. Mégis azt látjuk, hogy a legtöbb jogrendszerben kételyek merülnek fel e tárgyban és más kifejezett jogszabály hiányában adott esetben a jóerkölcsökbe ütközönek minősítének oly felelősségkizáró kikötéseket, amelyek egyéb tilalomba nem is ütköznek. Ezek szerint a contractualis és delictualis felelősség kizárási korlátai a tárgyi felelősség szempontjából csak a legszélső határt jelentik, amelyen belül azonban a bíróság még mindig szabadon mérlegelheti, vajjon a kizárási kikötés jogos és méltányos-e. Ekként adott esetben a culpa levisért való felelősség előzetes kizárása is hatálytalan lehet. Különösen a testi épséget érő károk olyanok, amelyeket több jogrendszer kivételes elbánásban kíván részesíteni ama meggondolás alapján, hogy javaival mindenki szabadon rendelkezik, de a testi épség a személyiség integráns alkotórésze, már pedig személyiségi jogról eleve előzetesen lemondani joghatályosan nem lehet (M. T. J. 107. §.). Ugyanilyen erkölcsi meggondolás vezette pl. az olasz törvényhozót, midőn a légiforgalmi rendeletben az árufuvarozással szemben az utasok épségét ért károk tekintetében a felelősség előzetes kizárását tilalmazta. Mexico 1931. évi augusztus 31.-i egységes közlekedési kódexének 501. §-a szerint viszont a személyeket ért károkért még mindig enyhébb felelősséget állapít meg.

Azok a különbségek, amelyek az egyes jogrendszerek közt tekintetben állanak fenn, hogy dolus vagy culpa lata alkotja-e a kizáró kikötések szélső határát, végeredményben nagy eltérést nem jelentenek, mert a legtöbb jogrendszerben feltűnően súlyos gondatlanság esetén a jóerkölcsökbe ütközönek minősíthetők az ilyen kikötések. Jóval nagyobb és szinte áttekinthetetlen különbségek adódnak azonban abból, hogy a felelős személy nem saját tényeiért, hanem alkalmazot-

taíert, segédszemélyzetéért és általában megbizottaiért való felelősségét mily mértékben zárhatja ki. Ezen a téren ugyanis nyilván abból indulva ki, hogy a megbizottakért való felelősség csak törvényes fictio, egyrészt általában egyes kivételektől eltekintve⁵⁾ nem minősül a jóerkölcsökbe ütközőnek a megbizott személy szándékos kártételéért való felelősségkizárás sem, másrészt az egyes jogrendszerekben igen változó azoknak a köre, akikért a felelős személynek okvetlenül vagy teljesebb vagy kisebb mérvben helyállania kell.⁶⁾

Mindezek után felmerül az a kérdés, hogy mi a felelősséget kizáró kikötésnek jogi jellege és tartalma. Nehéz azt akár az elengedés, akár a lemondás fogalma alá vonni. Az elengedés vagy úgynevezett negatív elismerési szerződés (M. T. J. l. 281. §.) ugyan a jelenlegi jogi felfogás szerint még csak jövőben születendő igénnyel kapcsolatban is történhet, vagyis nem szükséges az igény és a contrarius consensus szimultán létezése, causája közömbös, absztrakt, ügylet. Nyilvánvaló azonban az is, hogy oly igénnyel kapcsolatban, melynek az elengedés idejében keletkezési alapja és terjedelme is teljesen bizonytalan, a valódi ügyleti akarat nagyon is kétséges. De nehéz a felelősségkizárásba való beleegyezést lemondásnak is minősíteni, mivel nem egy már létező jogosítvány megszüntetését célozza, mert a baleseti kárigényt pl. jogunkban a Lkr. csak a felek más megállapodása hiányában állapítja meg, a kizárás esetében tehát ez a jogosítvány meg sem születik, ezenfelül az nem is a „lemondótól” indul ki. Természetesen nem jelent megoldást a volenti non fit iniuria magyarázata sem, mert hiszen a felelősség kizárásába beleegyező fél nem tudja, annál kevésbbé akarja károsodását. Mindezeknél fogva a felelősséget kizáró záradékokban, melyek nem is egy egész ügyletnek, hanem csak egy ügyleti kikötésnek szabályozására irányulnak, nem egy fennálló vagy jövőben keletkezhető kötelmi igény elengedését vagy arról való lemondást kell látunk, hanem veszélyviselésnek az átvállalását egy oly körben, mely a felek szerződési szabadságának annyiban van átengedve, hogy megállapodás híján a veszélyviselés jogszabálynál fogva az egyik szerződő felet terelné.

A részletekben még számos vitakérdés merül fel, melyek közül ehelyütt csak a legfontosabbakra térhetünk ki. Így felvetődik a kérdés, hogy kihat-e a kizárás a károsult jogutódaira is, akik tudvalévően nem örökös minőségben, hanem saját jogukon igényelhetnek kártérítést. Oly felfogás mellett, hogy a kizárás csak a szerződéses felelősséget szünteti meg, az igényjogosultak nincsenek elzárva a delictuális felelős-

⁵⁾ A francia Cour de Cassation egy 1911. XI. 27.-i döntése értelmében az alkalmazottak vétkességéért való felelősség kizárásának ugyanazok a korlátai, mint a saját tényekért való felelősségnél. A döntés helyessége azonban igen vitatott.

⁶⁾ Jogi személyek törvényes képviselői, vezető megbizottak, segédszemélyzet, alkalmi megbizottak, stb.

ség érvényesítésétől, amint ezt a francia legfelsőbb bíróság egy 1925. évi döntése ki is mondta. Helyesnek az az álláspont látszik, hogy az igényjogosultat ugyan saját jogán illeti meg a kártérítés, de még sem követelheti azt más alapon, mint amelyen maga a kártszenvedett is kártérítést követelhetett volna. Ha tehát a kártérítési igény a fentiek szerint meg sem született, azt a jogutód sem érvényesítheti. Ha azonban a kárigény megszületett, a felett a balesetet szenvedő korlátlanul vagy épen az általa való eltartásra igényjogosultak kijátszása céljából nem rendelkezhet.⁷⁾

A kikötések érvényességéhez sem jogunkban, sem a legtöbb jogrendszerben semmiféle különleges alakítás előírva nincs. Bár a Lkr. ép úgy, mint a M. T. J. 1.134. és 1.741. §-ai egyszerűen korlátozásról és kizárásról szól (szemben a M. T. J. 1.135. §-ával, mely jogügylettel való kizárást említ), semmi esetre sem érthető kizárás vagy korlátozás alatt egyoldalú akaratnyilvánítás és kétségtelen, hogy a Lkr. szerint a kizárás vagy korlátozás hatályához megállapodás szükséges, mert csak ez biztosíthatja, hogy a felek valódi akarata érvényesül atekintetben, hogy a Lkr. főszabályától eltérjenek. Ilyenformán bármilyen szóbeli vagy akár hallgatólagos megállapodás fennforgása is elegendő, ami természetesen megnyugtató rendezésnek alig nevezhető.

Alkalmi repüléseknél ad hoc megállapodásokkal, iparszerű légi járásnál a szállítási feltételekben történik a kizárás. Korábban a légiforgalmi vállalatok a szállítási feltételek megfelelő kivonatát az utasoknak kiadott jegyre is rávezették és azok elfogadását az utassal elismertették. Később általában megelőgedtek a kizárásnak vagy felelősség-korlátozásnak az általános szállítási feltételekben való megfelelő közzétételével. Ily körülmények között mindig ténykérdés marad, hogy a megállapodás létrejöttek tekinthető-e, különleges figyelemmel a Kúriának a vasúti szállítás körében a 853. számú elvi határozatában kimondott ama jogelvre, mely a kellő közzétételen felül a közönséggel való alkalmas közlést, esetleg a feladónak esetről-esetre való figyelemztetését is előírja. A legújabb gyakorlat az, hogy a hirdetményeken felül az utassal a jegy borítékján közlik a szállítási feltételek kivonatát, a feladóval pedig a szállítási megbízásban ismertetik el a szállítási feltételek elfogadását. A német jogban a felelősség hallgatólagos kizárását a légiforgalomban még ingyenes szállítás esetén sem tekintik joghatályosnak, ami kétségtelenül helyes, mert hiszen a felelős személynek mindig érdekében állhatna hallgatólagos megállapodás létezését vitatni. De lege ferenda leghelyesebb volna a kizárás vagy korlátozás érvényességéhez az írásbeli kikötést megkövetelni, aminek semmiféle akadálya nem lehet.

Kiskoruknál természetesen a törvényes képviselő hozzájárulása szükséges, de egyben elegendő is, épen azért, mivel itt nem visszteher-

⁷⁾ V. ö. Kúria VI. 7.389/1926. Jogi Hírlap II. kötet 798., mely ezt a vétkes felelősség körében mondja ki.

nélküli joglemondásról, hanem veszélyátvállalással kapcsolatos forgalmi ügyletkötésről van szó.

A tengeri jogból eredő felelősségkizárási záradékoknak a légi jogban való alkalmazása egyébként kétélű fegyvernek bizonyult, miért is már kezdettől fogva igyekeztek azt azzal ellensúlyozni, hogy az utasok javára a menetjegy árába beleértve biztosításokat kötöttek, amelyeket az utas saját számlájára még fel is emelhetett. A felelősség kizárási clausulák azonban még így is valóságos melegágyai a különböző vitáknak és pereknek. Nem egy bírósági ítélet mutat rá az ily felelősségkizáró záradékoknak, amelyeket a tengeri jogban találoán neveznek hanyagsági záradéknak (négligence clause), az üzleti erkölcsökre és felelősségérzetre gyakorolt romboló hatására.

A nemzetközi légi magánjog egységesítése érdekében merült fel a kérdés nemzetközi szabályozásának szüksége, ami az 1929. évi varsói, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó szerződéssel be is következett. E nemzetközi szerződésnek törvényeink közé való becikkelyezése most van folyamatban. A varsói nemzetközi egyezmény⁸⁾ a légi-fuvarozó felelősségét lényegileg a vétkességre alapította és megállapította azokat a feltételeket, amelyek mellett a légifuvarozó ez alól a felelősség alól is mentesülhet. Ezeknek a fennforgását a fuvarozónak kell bizonyítania. Nevezetesen az utasok testi épségét ért károkért nem felelős a fuvarozó, ha bebizonyítja, hogy ő és alkalmazottai minden szükséges intézkedést megtettek a kár elhárítása végett, vagy hogy azokat lehetetlen volt megtenni. Áru és poggyász fuvarozása esetében ezenfelül a fuvarozó akkor sem felelős, ha bebizonyítja, hogy a kár a légijármű hibás kormányzása folytán következett be és hogy mind ő, mind alkalmazottai minden más tekintetben megtették az összes szükséges intézkedéseket a kár elhárítására. Az egyezmény még a fuvarozónak ily módon lecsökkentett kárfelelősségét is összegszerűleg maximalja. Ennél nagyobb felelőssége a fuvarozónak csak akkor van és illetve az egyes államokban szabályozott delictualis felelősség csak akkor irányadó, ha a kárt a légifuvarozó vagy valamelyik alkalmazottja szolgálatának teljesítése közben szándékosan vagy olyfokú vétkességgel okozta, amely a bíróság államának törvénye szerint a szándékosággal egy tekintet alá esik. Ily esetben a fuvarozó az egyezménynek a felelősséget kizáró vagy korlátozó rendelkezéseire nem hivatkozhat. Ripert, a neves francia légi-jogász szerint az egyezmény voltaképen nem tett mást, mint egybefoglalta azokat az eseteket, amelyekben a legtöbb országban a feleletmentesség joghatályosan kiköthető volt és így csak természetes, hogy ezen túlmenőleg a felelősségnek minden további kizárását vagy korlátozását semmisnek jelentette ki. Ily tiltott kikötés azonban nem érinti a szerződés érvényét, amelyre az egyezmény marad irányadó.

⁸⁾ Az egyezményt részletesen ismertettem a Vasúti és Közlekedési Közlöny 1936. január 26.-i számában.

A varsói szerződés logikus folytatása annak a nemzetközi áramlatnak, amely a tengerjogban is az 1924. évi brüsszeli egyezményrel a felelősségkizáró clausulák megszorításához és a hajótulajdonos korlátozott, de kötelező felelősségének megállapításához vezetett. Rávilágít ez az egyezmény arra is, hogy a megoldás útja nem a kárfelelősség kizárása, hanem annak korlátozása, amely egyben előmozdítja a biztosítási lehetőségeket és előkészíti a kötelező biztosítást. A varsói egyezmény egy csapásra megszüntette a légiforgalomban szokásos abszolút kizárási clausulák használatát, mert, bár ez a nemzetközi szerződés csak az egyezményben közelebről körülírt iparszerű nemzetközi fuvarozásokra irányadó, a légiforgalmi vállalatok nemzetközi szövetségének (I. A. T. A.) kötelékébe tartozó vállalatok az egyezményben megállapított felelősségi elveket alkalmazzák egyetlen állam területén végmenő fuvarozások esetében is.

A varsói egyezmény jogunkkal ellentétben újból együttesen szabályozza a fuvarozó szerződéses és baleseti felelősségét. Ez a felelősség kétségtelenül privilegialis jellegű, amely jogunk szempontjából annak következtében mégis elfogadható, hogy a Lkr., mint láttuk, a felelősségnek ebben a körben való teljes kizárását is lehetővé tette. Ez a felelősségcsökkentés azonban csak a légifuvarozó speciális helyzetében indokolt és annak kedvezménye a fuvarozás egyéb ágaira nem terjeszthető ki.)

Mi a „hallgatólagos“ arany-klauszula ?

Igen találóan mutatott rá dr. Görög Frigyes az 1936-os TEBE-évkönyvben közzétett egyik legutóbbi tanulmányában¹⁾ többek között arra, hogy az arany-klauszulák körüli viták sehogyan sem tudnak nyugvópontra jutni, mert ámbár bizonyos alapvető kérdések tisztázódtak is, sok más kérdésben tovább tart az ellentétes érdekek harca, sőt újabb problémákat vet fel az egyre bonyolódó gazdasági válság és az ezzel kapcsolatos jogfejlődés.

Az arany-klauszulák tanát főleg a németek fejlesztették ki valóságos külön tudománnyá és ugyanők voltak azok is, akik az arany-klauszulákat kategóriákra osztották (Goldmünzklausel és Goldwertklausel, esetleg Goldmengeklause) sőt ezeket a ma már általánosan ismert kategóriákat elég gyakran további al-kategóriákra bontották szét és a mindezekkel kapcsolatos fő- és alproblémákról igen terjedelmes monografiákat írtak.

Azt is találóan jegyzi meg — idézett tanulmányának egy másik helyén²⁾ — ugyancsak Görög Frigyes, hogy „a formalizmus utvesztőjébe tévedt“ s abból kibontakozni nem tudó német

¹⁾ E kérdésben a Kúria P. VII. 5899/1935. sz. alatt a cikkiró álláspontjától eltérő módon foglalt állást. A határozatra visszatérünk. (Szerk.)

¹⁾ „Az aranyzáradék“ írta: dr. Görög Frigyes ügyvéd, a Takarékpénztárak És Bankok Egyesületének előadója (TEBE-könyvtár 78. szám, 183. old.).

²⁾ 190. old. 2. bek.