

tával okozott kárért felelős a társaságnak.“* Ez a szabály a kisebbségi védelem Kolumbusz tojása. Védi a kisebbséget a többség ellen, de fordítva is. A társasági jog számára adoptálja a M. M. T. azon szabályát, (2. §.) hogy a jogok gyakorlásában a tisztességnek és jóhiszeműségnek megfelelően kell eljárni. A Terv. fentebb kifogásolt 41. §-ának helyébe javaslom.

Dr. Huppert Leó.

A gépjárművek közúti forgalmát szabályozó nemzetközi egyezmény és magánjogi kártérítés.

A gépek és a technikai eljárások szédületes haladásában talán a leggyorsabb és legcsodálatosabb az emberek és az emberi gondolatot egymással összekötő közlekedés fejlődése. A villamosvasut, az automobil, a repülőgép, a léghajó, a drótnélküli telefon, táviró, rádió a távolságok leküzdésében az emberi ész és találékonyság nagy győzelmét jelentik. Minden fejlődés azonban újabb bajokat hoz létre, melyek a haladás által előidézett változással velezjárnak és melyek elhárítása újabb problémák elé állítja az emberi tudományt. Amennyiben ezek a technikai változások nagyrészt gazdasági vagy társadalmi változásokat hoznak létre, az emberek együttélését szabályozó jogi törvényhozást, illetve a jogi tudományt állítják újabb nehéz kérdések elé.

Természetes, hogy a nagyvállalatok, a gépekkel dolgozó gyárak keletkezése a jog sok terén hozott létre változásokat. A közlekedés terén a vasutak egészen külön speciális jogágot hoztak létre, mely nemzetközi vonatkozásánál fogva számos nemzetközi egyezmény tárgyát képezi. A repülőgépek forgalma még mai kezdő formájában is számos közjogi, közigazgatási és magánjogi problémát vet fel, melyeket nemzetközi jogi kongresszusokon tárgyaltak.

Csak valamelyik világváros, vagy akár Budapest közlekedésének utcai képét husz év előtről és ma kell összehasonlva magunk elé idéznünk, hogy világosan beláthassuk, hogy ugyanazon közigazgatási és magánjogi szabályok e forgalom jogi szabályozására nem elegendők. Természetesen a közlekedési eszközök gyorsaságukkal arányban mindinkább nemzetközi vonatkozásúak lesznek és mindig alaposabb elővigyázati szabályokra van szükség, hogy a közlekedési eszközök szaporodása a forgalom és a járművek gyorsaságának emelkedésével, a gyalog-

* L. Id. munka 27. old.

járókra, de magukra a közlekedési eszközök használóira leselkedő veszélyeket, baleseteket lehetőleg megelőzzük.

A jog terén a közlekedésnek ez az újabb fejlődése a veszély megelőzését célzó, a közlekedés rendjét szabályozó közigazgatási rendőri szabályokban, a magánjog terén pedig a kártérítési jogszabályok változásában, a tárgyi felelősség elvének előnyomulásában érezteti hatását.

A Párisban 1926. április 24-én aláírt a gépjárművek közúti forgalmának szabályozására vonatkozó nemzetközi egyezmény, főleg közigazgatási, a közlekedés rendjére és a balesetek megelőzésére vonatkozó szabályokat tartalmaz. A nemzetközi forgalomban csak olyan gépkocsi vehet részt, amelyre vonatkozólag a biztonság célját szolgáló feltételek fenforgását az illetékes belföldi hatóság megállapította. Az egyezmény megszabja a kormánykészülék, a fékrendszer, a hangjelző készülék, a világító berendezés kellékeit, melyek mind azt a célt akarják elérni, hogy a gépjármű szerkezete olyan legyen, hogy annak hiányosságai ne eredményezzenek balesetet. Vannak rendészeti szabályok a gépjármű jelének, az alváz, a motor gyártási számának feltüntetésére vonatkozólag, melyek a gépjármű felismerhetőségét és azonosságának megállapítását akarják lehetővé tenni. Azonkívül nemzetközi vonatkozású jeleket állapít meg az uton levő közlekedési veszélyek, akadályok jelzésére és ezáltal maguknak a gépjármű használóinak testi épségét védi. Végül szabályokat tartalmaz arra vonatkozólag, hogy kiknek szolgálatos ki nemzetközi vezetői engedélyek, mely szabályok szintén azt célozzák, hogy olyan vezetői legyenek a járműnek, akik a baleseteket kellő gondossággal és szakértelemmel el tudják háritani. Összegezve tehát az egyezmény rendelkezéseinek célját ezek olyanok, melyek 1. a gépjármű felismerhetőségére rendészeti szempontból, 2. a közönséget érhető balesetek és károk, 3. a gépjárművet használókat érhető balesetek és károk megelőzésére és elhárítására valók. E szabályok itt leírt természetéből kitűnik, hogy ezek az intézkedések közigazgatási természetűek. Büntetőjogi vonatkozásai annyiban lesznek, hogy e szabályok áthágását a nemzeti törvényhozások kihágással fogják minősíteni, továbbá baleset esetén gépjárműnek e szabályok be nem tartásával való használata már magában elegendő lesz a büntetőjogi felelősséget megállapító gondatlanság fenforgásához.

Fejtegetésem további keretében az egyezmény magánjogi vonatkozásai közül a kártérítési joghoz való viszonyával akarok foglalkozni.

Tekintettel arra, hogy a gépjármű-érdekeltségek ér-

dekeiknek megfelelőleg a tárgyi felelősség megszorítására törekednek, az alapvető kérdés, amely felvetődik az, hogy az egyezményben foglalt biztonsági szabályok betartása esetén mentesül-e a gépjármű üzembetartója a tárgyi felelősség szabályai alól?

Tudvalevő, hogy a magyar joggyakorlat a gépjármű járatását veszélyes üzemnek tartja és az ezekre vonatkozó tárgyi felelősségi jogszabályoknak veti alá. A Kuria többek között P. VI. 1321/1926. számú ítéletében kimondja, hogy a bírói gyakorlat a gépkocsi üzembetartóját vétkesség nélkül terhelő kártérítési felelősségre nézve általában azokat a szabályokat alkalmazza, mint a vaspályákra (1874:XVIII. t.-c.).

Kétségtelen, hogy az egyezmény szabályainak betartása a tárgyi felelősségen, mely a vétkesség vizsgálatát kizárja, nem változtat, amint az egyezmény ilyen szándéokra semmiféle utalást nem tartalmaz. Analógia útján hivatkozom egy kártérítési perben hozott kuriai ítéletre, ahol egy ártézi kútvállalat a tárgyi felelősséggel szemben a hatósági engedélyezésre hivatkozott. A Kuria kimondta, hogyha valaki másnak a vagyonszolgáltatását valamely vállalat létesítésével és üzemben tartásával veszélynek teszi ki, az abból eredő kárért felel akkor is, ha a vállalat hatósági engedély alapján az engedélyokiratban foglalt feltételek betartásával létesített is és pedig abban a mértékben, amely mértékben a vétkes károkozó kártérítési kötelezettsége az általános magánjogi szabályok szerint helyt foghat (Kuria P. V. 1694—1926. Ez a határozat igen világosan jelöli meg a közigazgatási rendszabályok és a tárgyi felelősség különálló voltát.

Az objektív felelősség célszerűségi és társadalompolitikai indokolására nézve itt csak utalok a jogi irodalommal egyezőleg előbbi cikkeimben felhozottakra és csak annyit jegyzek meg, hogy a károsultat a vétkesség bizonyításával terhelni annyit tesz, mint a gépjárművek felelőtlenségét deklarálni, mert a károsult nincs abban a helyzetben, hogy a baleset izgalmaiban a vétkességre adatokat gyűjteni képes legyen, hiszen tudjuk, hogy a vezetők sokszor embertelenül még rendőri figyelmeztetés ellenére is a baleset után továbbrobognak, úgyhogy sokszor a gépkocsi azonosságának megállapítása is lehetetlenné válik.

A nemzetközi egyezménynek azonban lehetnek magánjogi vonatkozásai. Így, ha a balesetnél két veszélyes üzem áll egymással szemben. Ebben az esetben a vétkességi szabályok nyerne alkalmazást. A magánjogi törvénykönyv javaslatának 1719. §-a egyezőleg a bírói gya-

korlással kimondja, hogy „aki a törvénynek, vagy a törvényes hatáskörében eljáró hatóságnak oly parancsa vagy tilalma ellen vét, amely kár megelőzését célozza, a kár bekövetkezése esetében nem hivatkozhat arra, hogy azt nem láthatta előre.“ Ha tehát pl. összeütközés esetén két veszélyes üzem között előálló balesetnél az egyik gépjármű az egyezmény előírásainak nem felelt meg, ez már magában megállapítja vétkességét és felelőssé teszi őt a másik veszélyes üzemmel, közlekedési eszköz tulajdonosával szemben.

Amennyiben két veszélyes üzem, pl. két gépjármű együttesen okoz kárt és csak az egyik vétkes, a másik pedig csak vétlenül felel, úgy a javaslat 1744. §-a szerint a károsultal szemben egyetemleg felelnek, egymás közötti viszonyukban azonban a vétlennek a vétkessel szemben az 1745. §. alapján visszkereseti joga van. Ha tehát valamelyik a károkozók közül gépjármű és az egyezmény szabályait megszegte, úgy a vétlen féllel szemben visszkereseti uton felel, amennyiben pedig a másik közlekedési eszköz vétkes a kár előidézésében az egyezmény szabályainak megszegése esetén a gépjármű üzembentartója is vétkes lesz és így visszkereseti joga a másik kártokozó üzem tulajdonosával szemben elenyészik. Továbbá az egyezményellenes üzembentartás esetén a bekövetkezett balesetnél a károsulttal szemben a tilos cselekményből folyó súlyosabb kártérítési kötelezettség terheli.

Itt utalok arra, hogy a javaslat 174. §-a a veszélyes üzemek tárgyi felelősségét fentartja és a gépkocsit járatókat külön is veszélyes üzemnek nyilvánítja.

Az egyezmény kimondja, hogy a gépjárműnek olyannak kell lennie, hogy lármaájuk, szaguk, füstjök se illedelmet, se komolyabb alkalmatlanságot ne okozzon, ezért a kipuffogóját hangtompító készülékkel, kerekeit gummival kell ellátni stb. Magánjogi vonatkozásban ez személyességi jogot konstruál és így e szabályok megszegése esetén a háborítás megszüntetése (Magánjogi törvénykönyv-javaslat 101. §.), esetleg elégtétel, materiális kár esetén (pl. lovak megbokrosodása) kártérítés követelhető.

Ifj. Dr. Szigeti László.

Most jelent meg:

Dr. SZÁSZY ISTVÁN
kir. törvényszéki bíró

Az államok közötti utodlás elmélete

Nemzetközi jogi tanulmány

Bolti ára 28 P