

Lapunk mult számában adtunk hírt arról, hogy legközelebb jogegységi döntés alá kerül az a kérdés, hogy a megrendelések gyűjtésére vonatkozó szabályok megsértése folytán hatálytalan gépügylet utóbb hatályossá válik-e az által, hogy a vevő a megrendelt gépet átvette? A probléma teljeseen párhuzamosan a szerzőnk tárgyalta kérdésekkel és nyilvánvaló, hogy a Kúria döntése nagy fontosságú lesz az egész joganyagra.

F. P.

Összehasonlító jogtudományi kongresszus lesz Hágában 1932 augusztusában. Részvételi jelentkezéseket Balogh Elemér professzornál kell bejelenteni, Berlin N. 24. Artillerie-Strasse 12. A kongresszus külön bizottságban tárgyalja az egyes jogágak terén az összehasonlító jogtudomány jelenlegi állását és külön bizottságok fognak egyes részletkérdések felett tanácskozni.

KÜLFÖLDI SZEMLE

„*Ön ebben az autóban a saját felelősségére utazik*“. Ezzel a címmel a Juristische Wochenschrift legutóbbi számában vezércikk jelent meg, mely nagyjában a következőket mondja: A német automobiltörvény nem nyújt jogsegélyt az autótulajdonossal szemben annak, kit az ő kocsijában ülve baleset ér. A bírósági gyakorlat ezzel szemben a kocsijában ért balesetért az autótulajdonost kártérítésben marasztalja. Miként szabadulhat tehát az autótulajdonos eme objekív felelősségtől? Felveti a cikk azt a gondolatot, hogy mi a jogi helyzet abban az esetben, ha az autótulajdonos kocsijában egy azonnal szembeötlő táblát helyez el ezzel a felírással: „*Ön ebben az autóban a saját felelősségére utazik*“.

Az első kérdés a cikk szerint az: lemondhat-e az autóutasa a figyelmeztetés tudomásulvételével egy általa még ismeretlen kárigényről? A válasz a cikk szerint a német bírósági gyakorlat szerint igenlő.

A második kérdés: nincs-e ajándékozás az autóutasa részéről abban a tényében, hogy esetleges kárigényéről eleve lemond s ezáltal nem kell-e ennek a Bürgerliches-Gesetz-Buch 516. §-a szerint történnie, mely az ajándékozásra vonatkozik? A cikk megállapítja, hogy a szóbanforgó eset — nem ajándékozás.

Végül felveti utolsó kérdéskép, hogy az autóutásának *hallgatólagos* joglemondása érvényes-e és főgtön megállapítja, hogy az ilyfajta joglemondás is kifejezhető konkludens tényekkel.

Eddig a cikk jogászai szemlélődése s ezzel a cikkirő az

ilyen figyelmeztető táblák polgárjogát úgyszólván el is ismeri. A magunk részéről a felelősségnélküli karambolozás fulmináns ötletéhez, két szerény megjegyzésünk volna:

Az egyik az, hogy a mi gyakorlatunkban is először a *vétkeességi* elv volt elsősorban irányadó, vagyis az büntetendő, aki a bajt okozta. A fejlődés folyamán kialakult aztán az a felfogás, hogy az üzem tulajdonosa a hibás, ha nem teljességgel hivatásuk magaslatán álló egyéneket alkalmazva, üzemükben valami baleset történik. Ez a megfontolás vezetett aztán az *objektív felelősség elvéhez*, melyben már közrejátszik az az etikai momentum is, hogy bár az üzem tulajdonosa kellő gondossággal választja meg embereit, mégis az üzem az ő anyagi érdekeit és gazdagodását szolgálván, az ott történt balesetekért; anyagilag felelős. És ez az elv a méltányosság és az igazság szemszögéből nézve az egyedül helyes is — de fontos a felelősségérzet ébrentartása és fejlesztése szempontjából is. Helyes pedig nemcsak a veszélyes üzemeknél, de például a sajtóvállalatoknál is, mintahogy egyetlen felelős szerkesztő vagy kiadó sem nyomtathatja ki lapjára jogérvényesen, hogy: „Önt e lapban csakis a cikkíró felelőségére rágalmazhatják meg“.

Tehát jogászai méltányossági és etikai szemszögéből nézve a felelősség nélküli (a tulajdonost érve) autókarambolozás gondolata nem helytálló.

De nem túlságosan helytálló a másik, a praktikusság szempontjából sem. Mert ha arra volna található helytálló jogászai megoldás, hogy ilyenfajta táblákat helyezhessenek a kocsii orrára el: „Önt ez a kocsii kizárólag a vezető felelőségére üti el“, — az autótulajdonosok szempontjából sokkal hasznosabb volna, mert aránylag sokkal több szerencsétlenség történik úgy, hogy nem a bentülő, vagy legalább nemesak a bentülő sérül meg, hanem aki vagy ami a kocsii elibe kerül.

Erre vonatkozó megoldást azonban még nem találtak s reméljük nem is fognak — még a spanyol Reglamento de circulation urbana e interurbana-ban sem, mely talán a legrészletesebb és leghosszabb autótörvény.

A bécsi törvényszék kimondta, hogy ha egy autóútnál az utas csak az úthoz szükséges benzint téríti meg, fuvarozása nem minősíthető ellenszolgáltatás melletti fuvarozásnak, hanem az szívességi jellegű.

A Reichsgericht kimondta, hogy azon gépjárművezetőnek, aki úgy látja, hogy a szembejövő gépjármű a világitását nem oltja el, oly lassan kell haladnia, hogy kocsijával bármely pillanatban azonnal megállhasson.

Az a gyalogjáró, aki este nem jól kivilágított utcában az úttesttől valamiképp meg nem különböztetett gyalogjáróról lép az úttestre, nem követ el gondatlanságot.

A katonai, ki szolgálatban katonai gépjárművön tiszteket szállít, a birodalmi véderő felelősége mellett cselekszik.

Dr. Klár János