

AZ 1874. ÉVI VASÚTTÖRVÉNY MEGALKOTÁSÁHOZ VEZETŐ ÚT ÉS A VESZÉLYES ÜZEMI FELELŐSSÉG TÉTELES JOGI KEZDETEI

Mireisz Tímea*

1. Bevezetés

Az első magyarországi gőzvasút 1846. július 15-én kezdte meg működését a Pest és Vác közötti szakaszon. Alig néhány héttel az átadás után bekövetkezett az első halálos vasúti baleset,¹ és a következő évtizedekben a forgalom növekedésével együtt a balesetek száma is emelkedett, gyakran tragikus következményeket eredményezve. A második ipari forradalom addig nem látott gazdasági és társadalmi fellendülést eredményezett, egyúttal újfajta és a társadalom nagy részét érintő kockázatokat és széles körben jelentkező veszélyt teremtett, megváltoztatta az emberek mindennapjait. A veszélyes üzemek korai képviselői, a vasút, a gőzhajó, a nagyüzemek és bányák egységesen jellemezhetőek azzal, hogy a legkisebb mulasztás, vagy akár a mulasztás nélküli működésük is súlyos, fatális károkat tudott okozni, akár tömegesen is.

A vétkességi elven nyugvó hagyományos kártérítési rendszer a második ipari forradalom során megjelenő új, technikai jellegű veszélyhelyzetek kezelésére egyre kevésbé bizonyult alkalmasnak. A gépi termelés és közlekedés következtében kialakuló károkozási szituációkat vagy figyelmen kívül hagyta az egyén autonómiájára hivatkozva azzal, hogy a veszélyes üzemekkel való érintkezés a személy saját döntési körébe tartozik, vagy egyszerűen a károsultra hárította a kárviselés terhét. Bár bizalmatlanság övezte a technikai fejlődést, de az ahhoz fűzött társadalmi haszon nagysága miatt a károsult terhére esett minden kár, ami a fennálló rendszer alapjain kívül esett. Változást hoztak továbbá abban is a veszélyes üzemek, hogy a károkozás személytelenné vált, és egészen a 20. század második harmadáig nem fűződött hozzá

* PhD-hallgató, Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam-és Jogtudományi Kar. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5463-2236>

¹ A kerepesi úti vasúti átjárónál egy lovaskocsi ütközött a vasúttal, az ittas hajtó azonnal meghalt. (Az eset rekonstrukciója Bárdos Imre Vasúti balesetek kutatási anyagának felhasználásával történt).



erkölcsi rosszállás. Mindez szükségszerűen vezetett oda, hogy a vétkességi felelősség kizárolagosságát felváltandó egy szigorúbb, tárgyi alapú felelősségi rendszer kialakítása vált sürgetővé, amely képes volt hatékonyabb védelmet nyújtani a nagyüzemekkel szemben a gazdaságilag hátrányosabb helyzetben lévő károsultak számára.²

2. A vasúti törvényhez vezető út: az osztrák polgári törvénykönyv jelentősége a veszélyes üzemi felelősség megalapozásában

2.1. A reformkor kodifikációs törekvései és az osztrák jog térnyerése

A 19. század második feléig hazánkban csupán elvétve található meg a nyugat-európai kódexekben [*Code Civil*, porosz *Allgemeines Landrecht* (ALR), osztrák polgári törvénykönyv (ABGB)] megszilárdult modern deliktuális felelősség alapjai, hiszen elsődleges jogforrásként még ekkor is a szokásjog volt a magánjog forrása. A reformkorban azonban a modern polgári magánjog kialakításához már elengedhetetlennek tűnt egy önálló, új polgári törvénykönyv megalkotása és a Tripartitumon alapuló rendi, feudális rendszer lebontása,³ így Szalay László a német történeti iskola ellen érvelve meghirdette egy modern polgári törvénykönyv megalkotásának szükségességét.⁴ Az áprilisi törvények a magyar magánjog fejlődését is alapjaiban változtatták meg. Az 1848. évi XV. törvénycikk a magánjog átfogó kodifikációját tűzte ki célul, egy polgári törvénykönyv tervezetének elkészítését és annak a következő országgyűlés elé terjesztését rendelve el. E törvény rendelkezése azonban sokára valósult meg: az első kodifikációs javaslatra is több, mint fél évszázaddal később került sor, míg az első írott polgári törvénykönyv tényleges elfogadása csak több, mint száz év múltán valósult meg. Ebben a folyamatban a legnagyobb tragikum, egyetértve Szladits és Zsögöd véleményével, az volt, hogy az áprilisi törvények a régi feudális rendszert hamarabb felszámolták, gyakorlatilag „*tabula rasa*”-t⁵ csináltak, semmint a helyébe lehetséges lett volna a polgári alapokon nyugvó új rendszert felépíteni. Ennek eredményeként az idegen jogrendszer „sebes áradattal” nyomult be, mely az egész jogéletet ellepve, a régi alapokra történő építkezést a továbbiakban lehetetlenné tette.⁶

² A vasútfejlesztés kezdetben döntően magántársaságok útján valósult meg, ami nem csupán az infrastruktúra kiépítését, hanem a kereskedelmi jog és a társasági jog – ezen belül is a részvénytársasági forma – fejlődését is ösztönözte, mivel a vasútépítésekhez szükséges koncessziók és az azokhoz kapcsolódó nagyléptékű tőkeigény olyan szervezeti formát igényelt, amely alkalmas volt a széles körű befektetői részvétel biztosítására. A vasútépítések tehát közvetlenül járultak hozzá a részvénytársaságok elterjedéséhez, valamint a biztosítás, és a pénzpiacok fejlődéséhez is (ideértve az ezzel történő visszaélések elterjedését is).

³ Balogh Judit: A magánjog átalakításának 1848-as kísérlete és az osztrák jog uralma. *Jogtudományi Közlemény*, 1999/10. 411–412.

⁴ Szalay László: *Codificatio. Budapesti Szemle*, 1840/1. 244–249.

⁵ Grosschmid Béni: *Magánjogi előadások. Jogszabálytan*. Budapest, Athenaeum, 1905. 839.

⁶ Szladits Károly (szerk.): *Magyar magánjog, I. kötet Általános rész, személyi jog*. Budapest, Grill Károly, 1938. 79.

A magyar magánjog hézagossá, szokásjogon alapuló rendszere, és általában véve a feudális-rendi jogintézmények összeomlottak, a kialakult jogi vákuumban pedig elsődlegessé vált az oktrojált olmützi alkotmány által előírányzott osztrák jogrendszer bevezetése, így a polgári jogi, büntetőjogi, eljárásjogi jogalkotás egységesítése,⁷ és a polgári átalakulás előmozdításához szükségesnek ítélt⁸ közjogi szervezetrendszer központosítása, az igazságszolgáltatás és a teljes bírósági szervezetrendszer modernizálásával együttesen,⁹ természetesen mindezt a Habsburg uralkodó hatalmának biztosítása érdekében.¹⁰ Az osztrák magánjog hazai alkalmazása az 1851. december 31. napján kibocsátott Szilveszteri Pátens alapján bevezetett, nyíltan abszolutisztikus kormányzás¹¹ alapján kezdődött meg, mely az ősiséget véglegesen eltörlő és az ABGB bevezetését előírányzó pátenssel¹² végérvényesen megszüntette a rendi magánjog normatív táptalaját.¹³

2.2. Az ABGB hazai bevezetése és ellentmondásos fogadtatása

Az ABGB az ország teljes területén 1853. május 1-jén külső kényszer hatására,¹⁴ idegen jogként jelentkezett a keletkezett jogi űr betöltésére, míg Erdélyben ugyanezen év szeptember 1-jén lépett hatályba tartalmilag azonos formában, mivel azonban kihirdetése nem történt meg magyar nyelven, azaz elfogadása nem történt meg legitim módon, Zsögöd Benő értelmezése szerint az ABGB-t nem lehetett hatályos jognak sem, csupán „alkalmazásban” lévőnek tekinteni.¹⁵ Ahogyan az Zsögödnél is érződik, az ABGB-vel, mint az osztrák hatalom magyar magánjogra történő kiterjesztésével szembeni nyílt ellenérzés általános volt, hiszen alkalmazása során a korábbi törvények (melyek hatályon kívül helyezése egyébként nem történt még meg) kizárólag abban az esetben maradtak hatályban, ha azokat az ABGB nem zárta ki, miközben egyes rendelkezései már bevezetését megelőzően is szerepet kaptak a jogalkalmazásban, egyes részei pedig egyáltalán nem is léptek hatályba.¹⁶ Az ABGB ellentmondásos szerepe abban nyilvánult

⁷ Reichsverfassung 1849. 68. § (RGBl. Nr. 150).

⁸ Papp László: A rendes bírósági szervezet változásai Magyarországon 1849-1861 között. *Acta Universitatis Szegediensis. Forum. Acta Juridica et Politica*, 2014/1. 159.

⁹ Mezey Barna: „Törvények s törvényszékek javításának gondja” (A felsőbbbíráskodás szervezetének átalakítása a 18. században). *Jogtörténeti Szemle*, 2017/1–2. 19–20.

¹⁰ Ld. bővebben Balogh Judit: A neoabszolutizmus időszakának bíróságszervezési törekvései. In: Birher Nándor – Miskolczi-Bodnár Péter – Nagy Péter – Tóth J. Zoltán (szerk.): *Studia in honorem István Sipta*. Budapest, Károli Gáspár Református Egyetem Állam-és Jogtudományi Kar, 2022. 78.

¹¹ Kinga Bódiné Beliznai: Die Judexcurialkonferenz und die Provisorischen Justizregeln 1861. *Beiträge zur Rechtsgeschichte Österreichs*, 2022/1. 6. <https://doi.org/10.1553/BRGOE2022-1s5>

¹² 1852. nov. 29. napján kelt Avitizitáts-Patent.

¹³ Homoki-Nagy Mária: A magyar magánjog kodifikációja a 19. században. *Jogtörténeti Szemle*, 2004/1. 5.

¹⁴ Veress Emőd: Kilenc évtized – az Osztrák Általános Polgári Törvénykönyv Erdélyben. In: Veress Emőd (szerk.): *Ad salutem civium inventas esse leges: Tisztelgő kötet Vékás Lajos 80. születésnapjára*. Kolozsvár, Forum Iuris Könyvkiadó, 2019. 160.

¹⁵ Grosschmid (1905) i. m. 36.

¹⁶ Balogh Judit: Az osztrák magánjog hatása a magyarországi kodifikációra a XIX. században. *Publicationes Universitatis Miskolcensis sectio juridica et politica*, 1997. 57.

meg, hogy a nyílt ellenállással szemben többnyire hallgatólagosan mégis elfogadták az ABGB alkalmazását, annak szükségességét. Ennek elsődleges oka az volt, hogy a kötetmi jog – így különösen a deliktuális felelősség területe – a reformkort megelőzően még kevésbé volt kiforrott,¹⁷ mivel nagyrészt a szokásjogra épült, kiegészülve a római jog jogelméleti közvetítéssel történő, *tacita recepciójával*.

Az abszolutizmus korának központosítást szolgáló, de általános és nagyfokú gazdasági modernizációja, a magánjog vonatkozásában pedig az ABGB a magánjog számos területén nagyfokú liberalizmust hozott magával (például az 1850-ben bevezetett váltójog, vagy az 1855-ben bevezetett telekkönyvi rendtartás vonatkozásában) és a deliktuális felelősség területén éppen azt a hiányt igyekezett pótolni, amely egy írott, egységes modern polgári törvénykönyv szükségéből fakadt. Véleményem szerint – némi túlzással élve – kimondható, hogy az ABGB betöltötte azt a magánjogi űrt, amely a feudális és a polgári jogrend között tátongott, ugyanakkor a vele szemben tanúsított társadalmi és szakmai ellenállás következtében valódi jogfejlesztő hatását csak hatályának megszűnését követően kezdte kifejteni.¹⁸

2.3. Az ABGB hatályon kívül helyezése és továbbélése

Noha a neoabszolutizmus időszakát gazdasági fejlődés és magánjogi modernizáció jellemezte, a rendszer mégsem tudott tartósan megszilárdulni.¹⁹ Ennek egyik alapvető oka az volt, hogy a központosító bécsi kormányzat a politikai kontroll legitimitását a gazdasági modernizációra próbálta építeni, ám ezt ellentmondásos módon valósította meg: miközben támogatta az ipari és infrastrukturális fejlesztéseket, célja elsősorban az volt, hogy a birodalmi szinten stratégiai jelentőségű gazdasági folyamatokat – például az osztrák ipar termékeinek olcsó szállítását elősegítő vasúthálózat bővítését – erősítse.²⁰

A neoabszolutizmus sikertelensége és a birodalmi egység elősegítése érdekében, az ABGB bevezetését követően kevesebb, mint 10 évvel elkezdődött az enyhülés időszaka.²¹ Ebben az időszakban viszont a gazdasági fellendülés és az ipari forradalom által generált társadalmi- gazdasági változások kérdésessé tették, hogy az ismételt visszafordulás a hazai, de kezdetleges magánjogi maradványok felé képesek lesznek-e az

¹⁷ János Zlinszky: Ungarn. In: Helmut Coing (szerk.): *Handbuch der Quellen und Literatur der neueren europäischen Privatrechtsgeschichte*, Band III Teilband II. München, C. H. Beck, 1982. 2208–2209.

¹⁸ Balogh (1999) i. m. 412.

¹⁹ Képegy Imre: *Az Országbírói értekezlet története és öröksége*. Doktori értekezés. Budapest, ELTE, 2023. 41. <https://doi.org/10.15476/ELTE.2023.087>; Képegy Imre: Az út a kiegyezéshez. *Acta Universitatis Szegediensis. Forum. Acta juridica et politica*, 2019/1. 85–97.

²⁰ Horváth Ferenc: Az abszolutizmus korának neves vasútépítői (1850–1867). *Sínek világa*, 2007/3–4. 2.

²¹ A politikai megbékélés első megnyilvánulásaként 1860-ban adták ki az Októberi Diplomát, ennek ellenére ezt követően az 1861. február 26. napján kiadott februári pátens ismét az összbirodalmi centralizációt kívánta újra erősíteni. Szabad György: *Az önkényuralom kora (1849–1867). Az önkényuralom válsága (1859–1861)*. In: Kovács Endre – Katus László (szerk.): *Magyarország története. 1848–1890*. 1. kötet. Budapest, Akadémia Kiadó, 1987. 667–668.

írott, de idegen jog ellenében kellő jogbiztonságot nyújtani.²² Ezek az aggályok megmutatkoztak az elkövetkező időszak felemás jogalkalmazásában is. Az ABGB további alkalmazásának kérdését az 1861-ben összehívott Országbírói Értekezleten elvetették,²³ a magyar anyagi magánjogi szabályok (maradványainak) visszaállítására az Országbírói Értekezlet által megszövegezett Ideiglenes Törvénykezési Szabályok (ITSZ) alapján került sor.²⁴ Az ITSZ szerint 1861. július 23-tól ismét a régi szokásjog vált irányadóvá, azzal a kivétellel, hogy a telekkönyvi rendszer tekintetében továbbra is az ABGB-t kellett alkalmazni.²⁵ Magyarországon elviekben tehát hatályon kívül helyezték az ABGB-t,²⁶ de kizárólag a magyar területeken és a Királyhágón inneni részeken, azaz a Partium területén,²⁷ mivel az Országbírói Értekezlet hatálya nem terjedt ki Erdélyre és Horvátországra.²⁸

Véleményem szerint ez a különválasztás jelentette azt a kiindulópontot, amely a magánjogi elkülönülés folyamatát elindítva végső soron a területileg egységes magánjog kialakulását, és különösen az írott polgári törvénykönyv elfogadását hátráltató, szerencsétlen döntések sorozatát alapozta meg. A Királyhágón túli Erdély magánjoga az 1848-as unió hatálytalanítása folytán a magyar területektől formálisan külön fejlődött tovább a Habsburg koronához tartozó nagyfejedelemségként. Az eltérő fejlődés egyrészt azt eredményezte, hogy az ABGB a kiegyezésig, amikor újra egyesült Magyarországgal, egészében hatályban maradt. További különbség volt, hogy az ABGB-nek már a bevezetése sem keltett olyan ellenérzést, mint a magyar területeken,²⁹ hatályon kívül helyezése ellen ezért nyomósabb okokat tudtak felsorakoztatni, mint az Országbírói Értekezleten.

Az egyik ilyen okként említendő meg, hogy a századok kulturális és politikai okokból kifejezetten az ABGB fenntartását kívánták,³⁰ a másik indok az volt, hogy attól tartottak: az ABGB hatályon kívül helyezése a jog partikularizálódásához vezetne, ami megnehezítette volna egy egységes magánjogi rendszer kialakítását.³¹ A döntő szempont pedig az volt, hogy az erdélyi jogászság bízott egy kodifikált polgári törvénykönyv mielőbbi megalkotásában, ezért inkább elfogadta az idegen, de kodifikált jog átmeneti

²² Szladits Károly: Erdély-részi magánjog. *Gazdasági Jog*, 1940/8. 467.

²³ Veress i. m. 160.

²⁴ Balogh (1997) i. m. 58.

²⁵ Az ITSZ 1. §-a szerint: „a magyar polgári anyagi magán-törvények visszaállítatnak, de a közhitel, a jogfolytonosság és a helyzet szükségéi által igényelt következő pótlásokkal,” valamint lásd ITSZ 21. §.

²⁶ Ginyovszky József (szerk.): *Az osztrák polgári törvénykönyv hatásában a magyar magánjogra: Szladits Károly előadásainak jegyzete*. Budapest, Radó Ny., 1932. 27.

²⁷ A Partiumnak az ITSZ hatálya alá vonása miatt ezeken a részeken a magyar magánjog alkalmazása vált elsődlegessé, Grosschmid és Szladits ezért a területet az Országbírói Értekezlet hatályterületének nevezi, ahol az ABGB-nak csak a telekkönyvi rendszerrel és ingatlanok megszerzésével összefüggő egyes anyagi jogi szabályai maradtak alkalmazásban. Szladits (1940) i. m. 467.; Ginyovszky i. m. 29–30.

²⁸ Zlinszky J. i. m. 2149–2155., 2209.

²⁹ Képešy (2023) i. m. 157.

³⁰ Béla P. Szabó: *Europäische Impulse in der Entwicklung der Rechtskultur im Karpatenbecken*. In: Barna Mezey (szerk.): *Ausgewählte Studien*. Budapest, Gondolat, 2023. 116.

³¹ Szladits (1940) i. m. 468.

alkalmazását, mintsem hogy a bizonytalan szokásjogra alapozza a joggyakorlatot.³² Végül a kérdés az 1867. június 27-én kelt magyar királyi minisztériumi rendelettel dőlt el, amely az ABGB hatályát Erdélyben ideiglenesen továbbra is fenntartotta, és amelyet egy évvel később a Magyarország és Erdély uniójáról szóló 1868. évi XLIII. törvény 12. §-a emelt törvényerőre. A politikai egyesülés a jogrendszer kettéválását eredményezte, ugyanakkor megindult az osztrák kódex magyar törvényekkel történő módosítása is, amely az ABGB egy sajátos erdélyi formáját alakította ki, egyfajta *ius commune*-ként egészítve ki a magyar joggal a hiányzó rendelkezéseket.³³

A magyar területen az a felemás helyzet alakult ki, hogy az ABGB bizonyos rendelkezéseit továbbra is alkalmazni kellett – immár alkotmányos felhatalmazás révén, az ITSZ jóváhagyásával –, miközben a joggyakorlat számos olyan szabályt is átvett, amelyet az ITSZ formálisan nem tartott fenn.³⁴ Az ABGB hatályvesztése tehát nem jelentette azt, hogy azt a továbbiakban ne alkalmazták volna, mivel a dologi jog és a kötelmi jog szabályrendszere is nagymértékben támaszkodott az ABGB-ra, és még novelláris módosítása is fontos jogösszehasonlítási alapként szolgált az 1900-as Tervezettel való összevetésnél.³⁵ Szladits találó megfogalmazása szerint „erős küzdelmet vívott akkor a történeti jogfolytonosság eszméje a kényelmi szemponttal. A magyar jogból akkor jóformán alig maradt más, mint egyes töredékek: *disiecta membra*.”³⁶ Bíróságaink a provizórikus rendelkezésekből a kötelmi jog hézagainak pótlására sokkal többet vettek át az ABGB-ból, mint az az ITSZ alapján lehetséges lett volna, de az ITSZ egyébként nem is sorolta az ABGB-ból megtartandó részek közé a kötelmi jogot. A bírói gyakorlat az ABGB vonatkozó rendelkezéseit (így a kártérítésre vonatkozó általános szabályokat is) vagy hallgatólagos recepció útján közvetlenül alkalmazta, vagy egyszerűen az erdélyi bírói gyakorlaton keresztül hivatkozta azt, mivel – ahogy utaltunk rá – az nagyjából az ABGB-t alkalmazta.³⁷

A deliktuális felelősségi jog területén szintén a fentiek, azaz az ABGB kényszerhasználatára érvényesült, mivel a fennmaradt, visszaállított feudális rendelkezések nem bizonyultak elégségesnek ahhoz, hogy az ITSZ alapján ismét alkalmazást nyerjenek, megfelelő anyagi jogi háttér hiányában viszont a hiányzó rendelkezéseket a hallgatólagosan alkalmazott ABGB töltötte ki. A hazai deliktuális kártérítési jog lemaradását az ABGB pótolta, amely a római jogi vétkességi rendszer talaján gyökerezve, a deliktuális felelősségi jognak külön kötelmi jogi fejezetére támaszkodott.³⁸ Ennek következtében az ABGB hatása a deliktuális felelősség területén a kiegyezést követően ugyan csökkenő tendenciában, de továbbra is érvényesült egészen addig, amíg az 1900-as Tervezet és a Javaslatok ki nem mondták a magyar magánjog önállóságát. Az ABGB alkalmazása

³² Uo.

³³ Grosschmid (1905) i. m. 37.

³⁴ Ginyovszky i. m. 28.

³⁵ Szladits Károly: Az osztrák polgári törvénykönyv novella-javaslatáról. *Magyar Jogászegyleti Értekezések*, XXXVII. kötet 1. füzet, 1908/284. 66.

³⁶ Szladits (1940) i. m. 467.

³⁷ Balogh (1997) i. m. 58. 17. láb.

³⁸ Ginyovszky i. m. 286.

tehát kétségkívül olyannyira súlyozottá vált a magyar magánjogban, hogy rendelkezései még a századforduló előtt megindult kodifikációs törekvésekben is felbukkantak.³⁹

Az objektív felelősség ebben a sajátos társadalmi, politikai, és jogi környezetben indult fejlődésnek, írott polgári törvénykönyv hiányában, egy idegen, az objektív felelősséget el nem ismerő, vétkességre támaszkodó polgári törvénykönyv rendelkezései mentén. Ennek megfelelően a magyar jogban a deliktuális felelősség alapja az európai jogfejlődési mintát követve szintén a vétkesség elve volt (az ABGB-ra történő támaszkodás a kiegyezésig volt szembetűnőbb, azt követően viszont a deliktuális kártérítési felelősség általános, alapvető rendelkezéseitől egyre nagyobb önállósággal szakadtak el a bíróságok).⁴⁰ Összességében megállapítható, hogy az ABGB néhány évtized alatt mélyen beépült a bírósági gyakorlatba, és mivel nem létezett önálló magyar magánjogi törvénykönyv, tartósan meghatározta a jogalkalmazást.⁴¹

2.4. A veszélyes üzemi felelősség első hazai csírái a vasúti felelősség területén

Szükséges viszont kiemelnünk, hogy a töredékes szabályozás ellenére a reformkori jogtudomány nem zárkózott el kategorikusan a vétkességtől független felelősség gondolatától.⁴² Ennek egyik legjelentősebb példája az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról szóló 1836. évi XXV. törvény, az ún. „első vasúttörvény”,⁴³ amely a közlekedési és közhasznú vállalatok – különösen a vasútépítés – támogatását célozta. A törvény nemcsak a közművesítés és kisajátítás szabályozása terén mutatott előremutató szemléletet, hanem kimondta a közlekedési vállalatok objektív, vétkességtől független felelősségét harmadik személyekkel szemben.⁴⁴ Ezzel az 1838-as porosz vasúttörvényt időben megelőzve jelent meg a veszélyes üzemi felelősség elve a magyar jogban. A szabályozás, ugyancsak a porosz vasúttörvénnyel ellentétben, amely nagyjából feudális, korlátlan hatalmat biztosított a földbirtokosok számára a vasutakkal szemben,⁴⁵ mindkét fél akaratát szem előtt tartó, a megegyezésre való törekvést helyezi előtérbe, és hangsúlyt fektet a kártérítési kötelezettség elkerülhetlenségére még akkor is, ha a károkozó nem volt vagyoni helyzeténél fogva fizetőképés. Bár e törvény elméleti jelentősége vitathatatlan, tényleges hatása korlátozott maradt,

³⁹ Szladits (1908) i. m. 3.; Balogh (1997) i. m. 58.

⁴⁰ Ld. bővebben a hazai jogelmélet fejlődését például Wenczel Gusztáv: *A magyar és erdélyi magánjog rendszere*. Királyi magyar egyetemi nyomda, 1864. 94–110. Vö. Landi Balázs: *A jogellenesség eszme-és forrástörténete a magyar magánjogban*. Budapest, Szent István Társulat, 2021. 30.

⁴¹ Marton Géza: *A polgári jogi felelősség*. Budapest, Triorg Kft. 1993. 170.

⁴² Marton Géza: Kártérítési kötelezettségek jogellenes magatartásból. In: Szladits Károly (szerk.): *Magyar magánjog. IV. kötet. Kötelmi jog különös rész*. Budapest, Grill Károly, 1942. 845.

⁴³ A vasút történetével, fejlődésével foglalkozó szakirodalomban a törvényt gyakran említik első vasúttörvénynek, míg az 1874. évi vasúttörvényt az első kifejezetten vasúti felelősségi törvényként tartják számon. Miklós Imre: *A magyar vasutasság oknyomozó története*. Vác, Kapisztrán nyomda, 1937. 65.

⁴⁴ 1836. évi XXV. törvény 8. §.

⁴⁵ Mádl Ferenc: *A deliktuális felelősség a társadalom és a jog fejlődésének történetében*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1964. 363–364.

ideiglenes jellege és hatályon kívül helyezése miatt⁴⁶ nem tudott tartós hatást gyakorolni a deliktuális felelősség hazai fejlődésére. Emellett a hazai gyakorlat olyan kérdéskörök rendezését is az ABGB rendelkezései mentén kezdte meg, amelyekben a felelősség nem volt visszavezethető a vétkességre, így például a vétőképtelen személyek felelősségének problémakörét, amely problémakör kapcsán került a deliktuális felelősség szabályozási körébe az 1913-as Javaslatba a méltányosság elve.⁴⁷

A kiegyezést követő időszak tovább erősítette a gazdasági fellendülést, immár a magyar érdekeket is szem előtt tartva. Emellett az általános magánjogi törvénykönyv megalkotása körüli kodifikáció ismét kedvező környezetbe került és a jogtudomány elkezdett a deliktuális felelősség általános rendszerének kialakítása felé fordulni. Ugyanekkor az objektív felelősség kialakítása terén az ABGB vétkességi alapú szemléletétől elszakadva, a német pandektisták felé fordultak a magyar bíróságok,⁴⁸ és ekként kivonva magukat az ABGB hatása alól, figyelmen kívül hagyva az 1836. évi „első vasúti törvény” hagyatékát, új kiindulópontként az 1871-es *Reichshaftpflichtgesetz*-et választották.

A teljességhez hozzátartozik, hogy a vasúti kártérítés, de egyebekben a teljes vasút vonatkozásában is az osztrák törvényeket ruházták fel kötelező erővel hazánkban is, melyet az 1867. évi XVI. törvénycikk⁴⁹ a kiegyezést követően is fenntartott. A törvény kimondta, hogy „különösen az 1851. november 16-kai vasúti üzletrend és az 1863. június 30-ki vasúti üzletszabályzat mind a két államterületen változatlanul meghagyatnak mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatnak.” A vasútüzem általános szabályairól az 1851. november 16. napján kelt vasúti üzleti szabályzat (*Eisenbahnbetriebsordnung*)⁵⁰ 19. §-a rendelkezett, melyet az 1863. június 30-i vasúti üzletszabályzat a felelősségi részében lényegesen módosított, és az Osztrák-Magyar Monarchia fennállása alatt módosításokkal, de mindvégig hatályban maradt.⁵¹ Az osztrák vasúti üzletszabályzat 19. §-a rendelkezett a vasúti vállalatok kártérítési felelősségéről, amely szerint „a vasúti vállalatok felelősek a maguk vagy hivatalnokaik és szolgálók vétkessége által személyeken és tárgyakon ejtett károsításokért: 1. az átvállalt kötelezettség és az ezen felelősség iránt fennálló különös törvényes határozatok értelmében, 2. ezek hiányában a polgári törvénykönyv rendelkezései szerint.”⁵² Az 1863. évi üzletszabályzat a felelősséget a dologi károokra korlátozta, és kimondta, hogy a vasút tárgyi alapon felel minden kárért kivéve, ha bebizonyítja,

⁴⁶ 1848. évi XXX. törvénycikk.

⁴⁷ Ld. ehhez Szladits Károly: Vétőképesség I–III. rész. *Jogtudományi Közöny*, 1907/1. 5., 7.

⁴⁸ Homoky-Nagy Mária: Az Osztrák Polgári Törvénykönyv és a kiegyezés. *Jogtörténeti Szemle*, 2007/3. 17.

⁴⁹ Erről rendelkezik a magyar korona országai és Ő Felsege többi királyságai is országai közt kötött vám- és kereskedelmi szövetségről szóló 1867. évi XVI. törvénycikk VIII. cikke.

⁵⁰ Verordnung vom 16. November 1851, Nr. 1. RGB. 1852.

⁵¹ Röhl Freiherr von: *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*. 4. Band. Berlin–Wien, 1913. 45.

⁵² A vasúti üzletszabályzat 20. §-a pedig felelőssé tette a vasútüzemeltető társaságokat mindazon létesítmények megépítéséért, karbantartásáért, amelyek az illetékes politikai hatóság tudomása szerint a vasút létesítése és üzemeltetése miatt szükségessé vált ösvényeken, hidakon, átereszekben, átjárókon, bekerítésekben.

hogy azt elháríthatatlan külső esemény (*vis major, höhere Gewalt*), a tárgy természeti minősége okozta.⁵³

Az alkotmányos rend helyreállításával problémaként jelentkezett hazánkban az önálló szabályok meghozatalának megkésettisége. Az üzletszabályzatok ugyanis változatlanul hatályban maradtak, viszont mivel Ausztriában hatályba lépett a személyi károk vonatkozásában is külön törvényként az osztrák vasúti törvény 1869-ben, az 1851-es üzletszabályzathoz a személyek károsítására vonatkozó intézkedéseket hatályon kívül helyezték az osztrák részekben, a magyar területeken viszont ezt a már hiányos régi üzletszabályzatot és a dologi károk vonatkozásában az 1863-as üzletszabályt léptették hatályba, önálló háttérszabály nélkül. A gyakorlatban tehát a vasutak gyors fejlődése mellett a vasúti kártérítési jog igen ingoványos, a jogbiztonságot nélkülöző állapotba került, mivel az osztrák vasúti törvényt nem rendelték alkalmazni Magyarországra, hanem helyette egy már birodalmi szinten meghaladott üzletszabályzat rendelkezéseit kellett alkalmazni,⁵⁴ kiegészítve az ABGB hallgatolagos alkalmazásával, amely viszont alapvetően nem támogatta az objektív felelősség kiszélesítését. Ezen alapokon elindulva indult meg a magyar bírói gyakorlat, a jogtudomány és a gyakorlati élet okozta kihívások eredményeként az önálló magyar vasúttörvény kidolgozása.

3. Az 1874. évi vasúttörvény, mint a hazai veszélyes üzemi felelősség doktrínális alapja

3.1. A törvény elfogadásának útján

A vasút volt az első, általánossá váló veszélyes üzem, amely minden előnye ellenére is látványosan sok kár okozására volt képes, mégis a vasutat már a korabeli jogirodalomban is tömegessége, gyorsasága és olcsósága miatt nélkülözhetetlen szállítási eszköznek tekintették, amely közérdeket elégít ki,⁵⁵ viszont kezdetben a vasút lényegileg korlátozott kárfelelősséggel tartozott, mivel a veszélyek legnagyobb részét áthárította az utazókra és fuvaradókra.⁵⁶ E rendkívüli elterjedtség és a lakossággal történő mindennapi érintkezése indokolta a jogalkotó kiemelt figyelmét, nem pedig csupán a technikai veszélyesség elvont jellege.⁵⁷ A veszélyes üzemek tételes jogban megjelenő szigorúbb tárgyi felelőssége ezért a vasút vonatkozásában jelentkezett először és a vasút körében előforduló tényállások tették lehetővé, hogy a bírói gyakorlat kiterjessze a veszélyes üzemi felelősséget az üzemek egyre szélesebb körére.

⁵³ Stiller Mór: *A vasutak kártérítési felelőssége. Beszéd melyet, mint indítványozó Dr. Stiller Mór ügyvéd az első magyar jogászgyűlésen Pesten 1870. sept. 27-én tartott.* Pest, Rudnyánszky A., 1871. 16.

⁵⁴ Ld. ehhez részletesen az újabb vasúti üzletszabályzat körében írt történeti leírást. Vörös Zoltán: *Az új vasúti üzletszabályzat (V.Ü.SZ.). Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1909/135. 860.

⁵⁵ Visegrády József: *A közlekedésügy, mint közfeladat és a vasút-autó kérdés.* Budapest, Szerző saját kiadása, 1936. 14.

⁵⁶ Stiller i. m. 4.

⁵⁷ Fazekas Oszkár: *A vaspályauzem fogalma. Jogtudományi Közlöny*, 1903/35. 293.

A vasúttörvény elfogadását megelőző időszakban, különösen a kiegyezést követően a magyar vasútpolitikát⁵⁸ a vasúti infrastruktúra kiépítése és az állami szerepvállalás erősödése jellemezte.⁵⁹ Az 1867–1873 közötti vasútépítési láz során felszínre kerültek ugyanis a magánvasutak működésével kapcsolatos problémák – visszaélések, magas fuvardíjak és az állami hitelek ellenőrzésének hiányosságai –, amelyek az államosítás irányába terelték a közlekedéspolitikát. Ennek jegyében 1868. július 1-jén megalapították a Magyar Királyi Államvasutakat (MÁV),⁶⁰ és megkezdődött az 1848-as Széchenyi-féle vasúthálózat eszméjének megvalósítása, melyet aztán vasminiszterünk tökéletesített állami vasútfejlesztési politikájában.⁶¹

Emellett a kiegyezést követően vált egyértelművé, hogy a vasutak magánjogi felelősségét szigorítani kell, és ezt hazai törvény megalkotása keretében szükséges rendezni. A vasúttörvény megalkotását több tényező indokolta. Egyrészt az osztrák jogszabályok hiányosságai, másrészt a magyar polgári törvénykönyv hiánya sürgette a szabályozás szükségességét. Emellett jelentős szerepet játszott a hazai joggyakorlat szereplőinek kifejezett igénye is: például Stiller Mór már az első jogászyűlésen javaslatot tett a vasúti felelősség szigorítására, és konkrét törvénytövege-tervezetet nyújtott be, amely a vasúti károkozás kérdését az európai bírói gyakorlatban és jogi gondolkodásban elterjedt elvek mentén, önálló jogszabályban kívánta rendezni.⁶² „Minden elméleti, társadalompolitikai megfontolás nélkül, gyakorlati motívumok sarkallására”⁶³ született meg a vasúttörvény – fogalmazott Beck Salamon, utalva arra, hogy végső soron a veszélyes üzemi felelősség szabályozásának elsődleges indoka a gyakori vasúti szerencsétlenségek és az ezek nyomán kielégítetlenül maradt kártérítési igények sürgető rendezése volt. A MÁV saját iratai és a törvényjavaslatot taglaló képviselőházi naplók közelebbi vizsgálata valóban Beck állítását támasztják alá, amely alapján kijelenthető, hogy a törvényjavaslat benyújtását egy súlyos tömegbaleset közvetlenül ösztönözte. A vasúti felelősségi törvényjavaslat benyújtását közvetlenül egy súlyos, 1873. május 19-én bekövetkezett vasúti tömegszerencsétlenség ösztönözte, amely jól példázza, hogy a törvényalkotást elsősorban gyakorlati kényszerek mozdították előre. A baleset a városligeti elágazásnál történt, amikor a Kőbánya felé tartó szerelvény egy téves forgalmi intézkedés következtében felszedett vágányra futott, kisiklott, és az első négy kocsí felgyűrődött – a tragédia következtében 30 ember és 20 állat vesztette életét.⁶⁴ Hasonló volumenű balesetek ebben az időszakban a vasút korai fejlettsége (fávázás kocsik, köz-

⁵⁸ Az Andrássy kormány a vasutak és csatornák építése végett létesítendő kölcsönről szóló 1867. évi XIII. törvénycikkben kapta meg a szükséges felhatalmazást.

⁵⁹ Horváth Ferenc: *Hazai és külföldi vasúti balesetek (1846–1975)*. Budapest, Közlekedési Dokumentációs Rt., 1995. 12.

⁶⁰ Miklós i. m. 164.

⁶¹ Zsigmond Gábor: Magánérdek és közérdek. Közlekedésfejlesztés a dualizmus idején. *Rubicon*, 2022/3–4. 84.

⁶² Stiller i. m. 6.

⁶³ Beck Salamon: A vétlen felelősségi gondolat újabb gyakorlatunkban. *Polgári Jog*, 1938/9. 482.

⁶⁴ A jogeset rekonstruálása Bárdos Imre által összeállított, kiadatlan gyűjteménye és az Országgyűlési Napló vonatkozó része alapján történt. *Képviselőházi Napló, az 1872. évi szeptember hó 1-jére hirdetett Országgyűlés nyomtatványai*. VI. kötet. Buda, Magyar Királyi Államnyomda, 1872/74. 357–358.; to-

lekedési szabályok kezdetlegessége), a profitmaximalizálás és a kártelepítés hiányossága okán gyakorta előfordultak, de ez a konkrét baleset okozta közfelháborodás és társadalmi nyomás volt szükséges ahhoz, hogy Pauler Tivadar igazságügyi miniszter ígéretet tegyen a törvény mielőbbi megalkotására. A törvényjavaslat tervezetét végül 1874. február 14-én nyújtotta be az országgyűlésnek.

A törvényjavaslat részletes parlamenti vitáján (a porosz vasúttörvényhez hasonlóan) éles vita alakult ki az arisztokrácia és a polgári erők között a törvény tartalmát és a rendelkezések szigorítását-enyhítését illetően. A rendelkezések szigorítása mellett olyan érvek szerepeltek, hogy arra amiatt van szükség, mivel a törvényben meghatározott felelősség könnyen kijátszható például kényszerbiztosítás révén, ezért nem elegendő pusztán a kármegosztásra koncentrálni. Ehelyett a balesetek megelőzésére, valamint az emberi élet és a személyi biztonság fokozott védelmére kellene helyezni a hangsúlyt.⁶⁵ A legélesebb vita a kimentési okok terjedelme körül alakult ki, különösen annak kapcsán, hogy a javaslatba visszakerüljön-e az a rendelkezés, miszerint harmadik személy elháríthatatlan magatartása is alapot adhat a vasúti felelősség alóli mentesülésre.⁶⁶ Ennek a jelentősége az volt, hogy a törvény kimentési rendszerét illetően az osztrák vagy a német vasúttörvény mintáját kövessék-e. Az elfogadott és 1874. július 7. napján szentesített törvény véleményem szerint túlnyomóan a német mintát követi, de nem kizárólag. Egyrészt a törvény függetleníti magát az 1871-es *Reichshaftpflichtsgesetz* által nem megfelelően szabályozott rendelkezésektől (lásd a felelősségkorlátozási szabályokat), mivel annak csak az 1. §-át vette át a felelősség vonatkozásában és csak vasutakra vonatkoztatva, de az iparra, azaz gyárakra, bányákra vonatkozó 2. §-át már nem, mivel ez a rendelkezés indokolatlanul megszorító volt, mert az alkalmazott vétkességéhez kötötte a vállalat felelősségét.⁶⁷ Másrészt viszont a kimentési részében az osztrák vasúttörvénnyel szinte teljesen megegyező rendelkezéseket fogadott el három kimentési ok meghatározásával.⁶⁸

vábbá *Képviselőházi Napló, 1872. évi szeptember hó 1-jére hirdetett Országgyűlés Nyomatványai*. X. kötet (1874. május 5., 233. országos ülés). Buda, Magyar Királyi Államnyomda, 1872/74. 151.

⁶⁵ Csemeghy Károly viszont védelmébe vette a javaslatot mivel álláspontja szerint az képes preventív irányban hatni feltéve, hogy a kártérítés alóli menekvést a törvénykezés nem teszi lehetővé, mert maga a javaslat igen szigorú a kimentés lehetőségeit illetően. *Képviselőházi Napló XII. kötet*. 1872/74. 151–154.

⁶⁶ Az ellenoldal viszont Ivánka Imre személyében éppen arra mutatott rá, hogy a földesurak „betyár módon” gyakorta megrongálják a sorompókat, a vadásztársaságok elzavarják a sorompóórt, szándékosan rongálják meg a síneket, azaz előszeretettel tetszelegnek a harmadik személy károkozó személyében, amelyért a kárt objektív alapon megtéríteni méltánytalan lenne a vasúttársaságok számára. *Képviselőházi Napló XII. kötet*. 1872/74. 155.

⁶⁷ Marton (1942) i. m. 847.

⁶⁸ Szladits (1907) i. m. 52.

3.2. A veszélyes üzemi felelősség szabályozásának hazai alapköve – az 1874. évi vasúttörvény

3.2.1. A vasúttörvény célja, szerkezete és jelentősége

A vaspályák által okozott halál vagy testi sértés miatti felelősségről szóló 1874. évi XVIII. törvénycikk áttörést jelentett a magyar kártérítési jogi gondolkodásban annak objektív irányba történő elmozdításában.⁶⁹ A törvény 12 paragrafusával⁷⁰ alapvetően határozta meg a veszélyes üzemi felelősség fejlődését és a bíróságok jogfejlesztő, analógián alapuló gyakorlatát az elkövetkező mintegy 80 évben. A törvény kimondta, hogy ha:

1. § „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 major*), vagy egy harmadik személynek elháríthatlan cselekménye, melyet a vaspályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy a megholtnak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta.”⁷¹

A törvény felelősségi szabályai két fő területre tagolhatók: egyrészt a kártérítésre kötelezett felelősségi körének meghatározására, másrészt a kártérítés megállapításának módjára és mértékére, különös tekintettel a bizonyítási teher megfordítására. Emellett a vasúttörvény olyan egyéb jogágak intézményeinek alapjait is meghonosította, mint például az anyagi jogerő alól kivételt jelentő utóper⁷² gyökereit, de rendelkezett a károsultak kollektív igényérvényesítési lehetőségéről is, például egy vasúti tömegbaleset esetére vagy tűzkárigények érvényesítésekor. Ez utóbbi rendelkezést Zlinszky Imre bírálta, és annak elhagyását javasolta a törvényből. Véleménye szerint ugyanis az objektív felelősség körében – különösen egy baleset esetén – rendkívül sokféle igény merülhet fel, így ez a szabály nemhogy nem segíti a jogalkalmazást, hanem inkább a gyakorlati nehézségek és értelmezési problémák forrásává válik.⁷³ A törvény kizárólag

⁶⁹ Zlinszky Imre: A vaspályák felelőssége és kártérítési kötelezettsége. *Jogtudományi Közlöny*, 1874/17. 129.

⁷⁰ A kihirdetésnél 13. §, mivel a hatálybaléptető és végrehajtó szakaszok eredetileg külön szakaszok voltak. *Képviselőházi Napló*. 1872. évi szeptember hó 1-jére hirdetett Országgyűlés Nyomtatványai XII. kötet, 588. *Iromány kihirdetése*, Buda, Magyar Királyi Államnyomda, 1872/74. 57.

⁷¹ A vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről szóló 1874. évi XVIII. törvénycikk 1. §.

⁷² Zaiczek Károly: A határozatok joghatásai. XXVI. fejezet. In: Varga István (szerk.): *A polgári perrendtartás és a kapcsolódó jogszabályok kommentárja III/III*. Budapest, HVG-ORAC, 2018.

⁷³ Zlinszky I. (1874) i. m. 129–130.

a vaspálya⁷⁴ bármely üzemében⁷⁵ bekövetkező magánjogi igényekre vonatkozott, az esetleges büntető igények párhuzamos érvényesíthetőségének lehetőségét fenntartva.⁷⁶

A felelősség hatálya kizárólag személyi károkra terjedt ki, a dologi károkra az osztrák vasúti üzleti szabályzat továbbra is megfelelően irányadó maradt. Ennek különös jelentősége volt, mivel a korábbi, fuvarozásról szóló 1840. évi XX. törvény a vasúti szállítás viszonyaira nem volt megfelelően alkalmazható, így a dologi károk jogi rendezésére nem nyújtott megfelelő megoldást.⁷⁷ A törvény szövegezése szándékosan nem terjedt ki a dologkárokra, nem pedig azért, mert szabályozatlanul kívánta hagyni a dologkárok megtérítését a veszélyes üzemek körében. Erre kifejezetten utal is a törvény 11. §-a, amely szerint „jelen törvény 1. §-ban nem érintett károk megtérítésére nézve továbbra is fennálló törvények, szabályok és gyakorlat követendő,” valamint a törvény részletes indokolása is ezt támasztja alá, „a jelen javaslatban szabályozott kártalanítási esetek nagy fontossága és messzire ható hordereje megkívánják, hogy a bírói figyelem ez alkalommal mellékkérdések által a dolog lényegétől el ne avottassék [el ne vonassék].”⁷⁸ Azaz a törvény megalkotásakor nem kívánt a dologkárokról rendelkezni, és kiterjeszteni rá a veszélyes üzemi felelősséget. Egyszerűen a szigorúbb felelősséget elsőként a személy életét és testi épségét veszélyeztető károk körében kívánták szabályozni, ezzel is nyomatékosítva a kérdés kiemelt jelentőségét,⁷⁹ és megoldást kívántak nyújtani a fennálló szabályok bizonyítási szabályainak nehézségeire, valamint arra, hogy a bíróságok kezében egy megfelelően alkalmazható jogszabály legyen.

A jogalkotók a vasútüzemi felelősség alkalmazását nem kívánták korlátlanul kiterjeszteni, ezért annak megállapítását bizonyos feltételek teljesüléséhez kötötték, szigorúságát pedig a mentesülési lehetőségek tudatosan szűkre szabott körével kívánták érvényesíteni. A szabályozás legnagyobb dogmatikai nehézségét az jelentette, hogy meghúzzák a szigorú, objektív felelősség észszerű határait, vagyis meghatározzák annak tartalmi és logikai végpontját a vasút működőképességének sérelme nélkül.⁸⁰

⁷⁴ Dobai Viktor: A vaspályák kártérítési kötelezettsége személyi balesetek miatt. (1874: XVIII. tc.). 2. rész. *A Jog*, 1886/25. 200.

⁷⁵ Amely üzem körét kezdetben a legtágabban kezdte el értelmezni a bírói gyakorlat, így a magánvasutak vonalai, ideiglenes vaspálya vonalak és a bányavasutak is a vasútüzem és a vasúttörvény hatálya alá tartoztak. Ld. bővebben: Dobai Viktor: A vaspályák kártérítési kötelezettsége személyi balesetek miatt. (1874: XVIII. tc.). 3. rész. *A Jog*, 1886/28. 225. és 4. rész *A Jog*, 1886/30. 240.

⁷⁶ Részletes Indokolás 1. §. 4. § és 6. §-hoz, Melléklet az 588. sz. irományhoz; *Képviselőházi Napló XII. kötet*. 1872/74. 59–61.

⁷⁷ Zlinszky I. (1874) i. m. 129.

⁷⁸ Részletes indokolás, Melléklet az 588. sz. irományhoz; *Képviselőházi Napló XII. kötet*. 1872/74. 62.

⁷⁹ A törvény Indokolása kifejezetten tartalmaz ennek alátámasztására utalást: „Itt a kárpótlási igények megállapításánál tekintetbe veendő jogi mozzanatok oly sajátságosak és gyakran oly nehezen felismerhetők, hogy általános lett azon meggyőződés, miszerint ezen sajátságos viszonyokra külön törvény hozatala szükséges.” Indokok a vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről és kártérítési kötelezettségről, Általános Indokolás, Melléklet az 588. sz. irományhoz. *Képviselőházi Napló XII. kötet*. 1872/74. 57.

⁸⁰ Kőhidi Ákos: Az elháríthatatlanság fogalmának relativizálódása a magyar polgári jogban. In: Kőhidi Ákos – Keserű Barna Arnold (szerk.): *Tanulmányok a 65 éves Lenkovics Barnabás tiszteletére*. Győr, Eötvös József Könyv- és Lapkiadó Bt., 2015. 226.

3.2.2. A kimentési okok rendszere és értelmezési kérdései

A mentesülési okok tekintetében a törvény az osztrák vasúttörvény mintájára három kimentési okot határozott meg azzal, hogy a vasút mindenkor szavatol üzeme és be rendezései legtökéletesebb működéséért.⁸¹ Az üzemi körön kívüliség kifejezés a törvényben még nem kapott helyet az elháríthatatlanság meghatározásánál, ugyanakkor elméleti, fogalmi szinten már jelen volt.⁸² Az elháríthatatlanság az első nevesített fordulatban egyértelműen a *vis majorra* vonatkozott,⁸³ a vita inkább annak mentén alakult ki, hogy hol húzzák meg határát a jogelméletben és a joggyakorlatban. Fogalmát a törvény indokolása úgy határozta meg, hogy „magában foglalja mindazon események fogalmát, melyek sem nem előreláthatók s ennek folytán ki nem kerülhetők, sem nem emberi erő és más óvatosság által meg nem akadályozhatók.”⁸⁴

Az erőhatalom első megjelenését a *receptum*⁸⁵ felelősség területén már a római jogban is megtaláljuk. A római jog szerint a *vis major* olyan erőt, eseményt jelentett, „amelynek az emberi gyengeség nem tud ellenállni,”⁸⁶ ennek ellenére nem alakult ki a *vis major*nak egy egységes fogalma, a terminológiai és tartalmi eltérések ellenére közös halmazként tekinthetjük ezen fogalmak alapján, hogy a *vis major* egy senki által el nem hárítható esemény.⁸⁷ A modern jogtudományban az objektív felelősség kapcsán Joseph Unger⁸⁸ és Adolf Exner voltak azok, akik a legrészletesebben foglalkoztak a *vis major* kérdéskörével. A hazai jogelméletben nem volt egységes álláspont, hogy a külső és belső okok is az elháríthatatlanság körébe vonhatók-e, de a vita ellenére közös volt bennük, hogy az előbbi jogtudósok valamelyikének elméletéből kiindulva határozták meg, hogy az elháríthatatlan esemény alatt a *vis major* értik, „kívülről jövő *casus*, melyet emberi erővel elhárítani nem lehet” ahogy Dezső⁸⁹ Unger tanításainak szó szerinti átvételével⁹⁰ a *vis major* tekintette. Dezső szerint tehát kizárólag a vasút üzemen kívül álló, elháríthatatlan ok lehetett *vis major*, belülről jövő baleset nem tartozhatott ebbe a körbe, még ha véletlenül is járt el az elkövető és a baleset előre nem látható volt, akkor is felel érte, ha az az üzem körén belül történt, például ide tartozónak tekintette

⁸¹ Dezső Gyula: *Az objectiv kártérítés tana*. Budapest, Grill, 1917. 138.

⁸² Helle Károly: *Az erőhatalom (vis major) fogalma a római és a mai jogban*. Kecskemét, Fekete Mihály Bizománya, 1896. 143.

⁸³ Helle i. m. 54.

⁸⁴ *Képviselőházi Napló XII. kötet*. 1872/74. 58.

⁸⁵ Ld. ehhez a hajófuvarozók, fogadósok, bérállító-tulajdonosok felelősségét a befogadott dolgokért. Digesta 4.9.

⁸⁶ „Humana infirmitas resistere non potest”. Joseph Unger: *Handeln auf eigene Gefahr; ein Beitrag zur Lehre vom Schadenersatz*. Jena, Verlag von Gustav Fischer, 1893. 93.

⁸⁷ Földi András – Hamza Gábor: *A római jog története és institúciói*. Budapest, Nemzeti Tankönyvkiadó, 1996. 466–467.

⁸⁸ Unger a veszélyes üzemi felelősséget magyarázó elméletek közül a veszélyességi elv (saját veszélyre történő cselekvés elve, *Handeln auf eigene Gefahr*) fő képviselői közé tartozott.

⁸⁹ Dezső i. m. 140.

⁹⁰ Unger i. m. 93–94. 23. lj.

a mozdonyvezető hirtelen megőrülését vagy szívszélhűdését, tengelytörést, kapcsolószétválást, munkavállaló magatartását.

Szladits szerint *vis maior*nak minősül minden olyan esemény, amely objektíve elháríthatatlan, azaz amelynek bekövetkezése sem emberi előrelátással, sem megfelelő óvintézkedésekkel nem volt megakadályozható. E fogalomkörbe tartozhat például a mozdonyvezető hirtelen elmezavara, vagy az olyan külső behatás, mint amikor egy közúton közlekedő gépjármű áttöri a vasúti sorompót. Az ilyen rendkívüli, az üzemi kockázat körén kívül eső események a vasúttársaság mentesülésének alapjául szolgálhattak.⁹¹ Marton ehhez hasonlóan a technikai fejlődés többletveszélyét is értékelve⁹² úgy fogalmazta meg, hogy a *vis major* vonatkozásában teljesen mindegy, hogy az esemény külső vagy belső okból származik, de abszolút elháríthatatlannak (megelőzhetetlennek, előre nem láthatónak) kell lennie és pedig ennek a feltételnek mindenkire nézve kell fennállnia.⁹³ Marton tehát az abszolút, Exner-féle fogalmat használta, amelyet a porosz vasúttörvény is átvett Exnertől („*unabwendbarer äusserer Zufall*”)⁹⁴ és a magyar vasúttörvény is ehhez a megfogalmazáshoz állt legközelebb. Összegezvén az előbb kifejtetteket, megállapítható, hogy annak a kérdésnek az eldöntése, hogy mi minősül elháríthatatlannak, végső soron már ekkor is a jogelmélet mentén bírói kompetencia kérdéskörébe tartozott, mivel „ezen esetben a törvénynek csak azon hivatása lehet, hogy a helyes irányt kijelölje és a többi a bíró józan belátására bizza, mert a *casuistica* e téren végtelen és a legtüzetesebb elősorolás által sem meríthető ki.”⁹⁵

A vasúttörvény nem tekintette abszolút elháríthatatlan, *vis major* körébe tartozó oknak a harmadik személy elháríthatatlan cselekményét és a károsulti önhibát sem, ez a két ok további, külön mentesülési lehetőséget jelentett a veszélyes üzemek számára. Annak ellenére, hogy az osztrák polgári törvénykönyv mintájára, a konzervatív erők kifejezett kérelmére⁹⁶ visszakerült a törvénybe a harmadik személy elháríthatatlan magatartása, mint mentesülési ok, ennek önálló szerepét több hazai jogtudós is megkérdőjelezte. Dezső és Szladits szerint például ez az esetkör már eleve a *vis major* körébe tartozott,⁹⁷ Eörsi óvatosságra int e kivétel alkalmazásával kapcsolatban,⁹⁸ hiszen álláspontja szerint a harmadik személy magatartása – még ha elháríthatatlan is – sok esetben megelőzhető lett volna, mivel az „felügyelet és ellenőrzés intenzív fokozásával minden

⁹¹ Szladits Károly: *A magyar magánjog vázlatja*. II. kötet. Budapest, Grill, 1935. 298.; vö. ezzel Török álláspontját, aki szerint „a bekövetkezett baleset a veszélyes üzem elővigyázatossági intézkedések körébe” be nem vonható körülményre vezethető vissza. Török Emil: *A vasutak kártérítési felelőssége személyi balesetknél*. Írta és a Budapesti Ügyvédi Körben 1898. január 20-án felolvasta. Márkus Samu Könyvnyomdája, 1898. 6.

⁹² Kóhidi i. m. 227.

⁹³ Marton (1993) i. m. 198.

⁹⁴ Adolf Exner: *Der Begriff der Höheren Gewalt (vis major) im römischen und heutigen Verkehrsrecht*. Wien, Höldner, 1883. 80.

⁹⁵ *Képviselőházi Napló XII. kötet*. 1872/74. 58.

⁹⁶ *Képviselőházi napló X. kötet*. 155.; *Képviselőházi Napló*. 1872. évi szeptember hó 1-jére hirdetett Országgyűlés nyomtatványai. A *Képviselőház irományai XIII. kötet*. 1872/74/697. 26.

⁹⁷ Szladits (1935) i. m. 298.

⁹⁸ Eörsi Gyula: *Kártérítés jogellenes magatartásért*. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvek, 1958. 110.

esetben elkerülhető.”⁹⁹ A törvény indokolása világossá teszi, hogy a vasúttársaság jogi személyként működhet, általában részvénytársaságként, s mint ilyen köteles saját cselekedeteiként vállalni alkalmazottai magatartásáért a felelősséget: „önálló cselekvésre nem képes társaság végrehajtó közegei cselekményeit sajátjának elismerni köteles.”¹⁰⁰ Ezért a munkavállalók gondatlan kiválasztása vagy nem megfelelő felügyelete nem jelentheti a felelősség alóli mentesülés alapját. Ugyanígy, a karbantartási hiányosságokra való hivatkozás sem eredményezhetett kibúvót, mivel az üzemi szabályzatok világosan előírták a vasút e tárgykörbe tartozó kötelezettségeit. A törvény tehát átfogó módon rendezte a mentesülés lehetőségeit, és minden olyan rendellenességért, amely a vasúti üzem működési körében merült fel, a vasúttársaságot tette felelőssé. Marton szerint viszont, kiindulva a *vis majornál* leírtakból, a mentesülési okokat a *vis major* és az üzemen kívülről jövő, üzem folytatójára nézve objektíve elháríthatatlan beavatkozásra szorította, amelybe tartozik a harmadik személy által okozott kár és a sértett hibája is. Ugyanakkor kritikai élel jegyezte meg, hogy a későbbi Magánjogi Törvényjavaslat tévesen szűkítette a mentesülési okok körét azáltal, hogy azokat kettőre redukálta, és ezzel együtt a harmadik személy elháríthatatlan magatartását is a *vis maior* kategóriájába vonta, „indokolatlanul szűkítve ezzel a mentesülés lehetőségét.”¹⁰¹

A törvény harmadik mentesülési okként a károsult saját hibáját, azaz az önhibát nevesítette, amelynek bizonyítási terjedelme kapcsán a jogelméletben jelentős viták bontakoztak ki. A károsult saját hibája, az önhiba alapján történő mentesülés sem újkeletű, hiszen a római jogban is ismert volt,¹⁰² sőt, egyesek szerint az egyik legrégebb és legerősebb mentesítő ok a kártérítési jog területén,¹⁰³ amely még a *casusnál* is feltétlenebb és benne a kártérítés „önálló igazsága, mint az okozatossági elvek kiágazása” jut érvényre¹⁰⁴ és a magyar kifejezés szemléletesen magyarázza a szót, hogy az önhibából vétkességet feltételez. Annak ellenére azonban, hogy az önhiba hagyományos jogelvi alapokon nyugszik, a kérdés, miszerint feltételezi-e a vétőképeséget, eltérő értelmezésekhez vezetett.¹⁰⁵ Dezső amellett érvelt, hogy az önhibát objektív értelemben kellett vizsgálni, vagyis nem a magatartás vétkessége vagy lelki vetületei voltak irányadók,

⁹⁹ Dezső i. m. 138. és 140. lj. 3.

¹⁰⁰ „A kárt a vállalat még ezen utóbbi esetben is köteles megtéríteni, és nem mentheti magát hivatalnokai vétkességével, mivel érte, mint megbízottjáért, felelős.” Indokok. In: *Képviselőházi Napló XII. kötet. 1872/74. 58–59.*

¹⁰¹ Marton (1993) i. m. 197.

¹⁰² Digesta 9.2. De damno.

¹⁰³ Istvánffy László: A részben önokozta kár a tárgyi felelősség körében. *Magyar Jogi Szemle*, 1936/1. 31–32.

¹⁰⁴ Az önhibát Grosschmid kisodró causának, még helyesebben más kárveszélyviselési körbe besodró tényezőnek is nevezi. Grosschmid Béni: *Fejezetek kötetmi jogunk köréből, I. kötet.* Budapest, Athenaeum, 1898. 740–744.

¹⁰⁵ Szladits részletesen foglalkozott a kérdéssel, meghatározva a vétőképeség tartalmi fogalmát is, amelynél az életkor és az ehhez igazodó szellemi fejlettség volt szükséges a magatartás jogellenességének felismeréséhez: „jogellenes viselkedésért, vagyis valamely jogi parancs vagy tilalom megszegéséért ésszerűen csak az vonható felelősségre, aki a parancsot vagy tilalmat megérteni és megfogadni képes, vagyis, akiben megvan a normális lelki motiváció képessége.” Szladits Károly: *Vétőképeség I. rész. Jogtudományi Közlöny*, 1907/1. 2.

hanem pusztán a károkozó cselekmény ténye. Eszerint az önhiba fennállása nem zárható ki még cselekvőképtelen személy esetén sem, mivel az objektív közrehatás önmagában is megalapozhatta a mentesülést, függetlenül a károkozó személy szubjektív felelősségre vonhatóságától.¹⁰⁶

Ezzel ellentétes álláspontot képviselt Szladits, aki kategorikusan elutasította Dezső és általa Unger érvelését, mivel „a »hiba«, »vétkesség« kitételek [...] az önokozta kár esetében is a vétőképességet tételezik fel s nincs arra támpont, hogy a törvény azt ezen a helyen más értelemben használta volna.”¹⁰⁷ Eszerint az értelmezés szerint az önhiba feltételezi a vétőképességet, amely azonban cselekvőképtelen személyek esetén nem áll fenn, mivel az önhiba a károsult szubjektív tényezőiből vezethető le, ezért annak vizsgálata a vétkesség kategóriáján belül értelmezendő.¹⁰⁸ Ezzel szemben Zsögöd azon az állásponton volt, hogy az önhiba nem azonosítható a vétkességgel: szerinte az önhiba a károsult saját magának okozott kárát jelenti, amely nem jogellenes, de egyben megszünteti a másik fél kártérítési kötelezettségét. Ez a hatás „magát a felelősségi alapot fojtja el”, és így „joggátló mozzanatként” értékelendő.¹⁰⁹ Marton ehhez képest egy harmadik álláspontot képviselt, miszerint logikailag tarthatatlan különbséget tenni a harmadik személy és a sértett által okozott károk között oly módon, hogy míg a harmadik személy esetében az elháríthatatlan magatartás bizonyítása szükséges, a sértett önhibájánál viszont a vétkesség igazolása válik követelménnyé. Véleménye szerint a vasút felelőssége szempontjából közömbös, hogy az elháríthatatlan esemény harmadik személytől vagy magától a károsulttól ered, mivel a mentesülés alapja mindkét esetben az üzemi körön kívüliség kell, hogy legyen.¹¹⁰

A külföldi jog hiányosságaiból okulva a vasúttörvény gátat szabott a felelőség vasút általi kijátszásának annyiban, hogy az előzetes felelősségkorlátozás vagy felelősségkizárás semmisségét mondta ki, tehát nem lehetett lemondatni az utast vagy a munkavállalót előzetesen a kártalanítási igényekről.¹¹¹ A törvény részletesen rendelkezett a megtérítendő igényekről,¹¹² a járadék megfizetéséről, valamint a járadékfizetés biztosítására a bíró által meghatározható biztosítékadási kötelezettségről.¹¹³ Az igények elévülésére a törvény 9. §-a a porosz vasúttörvény egyéves határidejét nem találta elegendőnek, ezért azt relatíve hosszú, hároméves elévülési időben határozta meg.

¹⁰⁶ Dezső i. m. 139.

¹⁰⁷ Szladits Károly: Vétőképesség III. rész. *Jogtudományi Közlöny*, 1907/7. 57.

¹⁰⁸ Szladits (1935) i. m. 297.

¹⁰⁹ Grosschmid (1898) i. m. 740.

¹¹⁰ Marton (1993) i. m. 401. 443. lj.

¹¹¹ Részletes Indokolás, Melléklet az 588. sz. irományhoz. *Képviselőházi Napló XII. kötet*. 1872/74. 60.

¹¹² Ld. bővebben: Dobai Viktor: A vaspályák kártérítési kötelezettsége személyi balesetek miatt. (1874: XVIII. te.). 5. rész. *A Jog*, 1886/32. 255–257.

¹¹³ Ld. ehhez részletes indokolás a törvény 2. §, 4. § és 5. §-hoz. Melléklet az 588. sz. irományhoz. *Képviselőházi Napló XII. kötet*. 1872/74. 60–61.

3.2.3. A vasúttörvény hatása és értelmezése az elméletben és a gyakorlatban

A vasúttörvény megszületése egyöntetűen kedvező fogadtatásra talált az objektív felelősség hazai jogba való bevezetése és bizonyítási teher megfordítása miatt, amely alapján „a társaság tartozik a bírót meggyőzni arról, ha szabadulni akar.”¹¹⁴ A bíróságok részére nagy teret engedett a törvény a teljes kártényállás megítélése folyamán, a bizonyítástól kezdve a mentesülési okok fennálltán keresztül a kár összegének meghatározásáig, sokszor a törvény tárgyának kiterjesztése körében is. Ennek ellenére a törvény gyakorlati érvényesülése a bevezetést követően kezdetben meglehetősen visszafogott maradt.¹¹⁵ Megállapítható, hogy a törvény a vasút felelősségét objektív alapon, kizárólag a káresemény bekövetkezésének ténye alapján állapította meg. A jogalkalmazás azonban a gyakorlatban nem minden esetben követte ezt a szabályozási logikát: a bíróságok több esetben eltérően értelmezték a törvény általános rendelkezéseit a konkrét ügyek tényállásához igazodva. Ennek egyik oka, hogy a törvényi keretek a bíróságok számára helyenként túl tág mozgásteret engedtek, amely jogértelmezési bizonytalanságokat eredményezett.

A kimentési okok körülötti tartalmi vitákat a vonatkozó résznél ismertettük, nem lehet azonban eltekinteni attól, hogy a jogelmélet és a joggyakorlat még a törvénynek a veszélyes üzemi felelősséget érintő objektív felelősségi rendelkezését is eltérően, sokszor vélelmezett vétkességként értelmezte.¹¹⁶ Nem szabad elfelejtenünk azt sem, hogy a vélelmezett vétkesség az ABGB miatt egészen a századfordulóig háttérszabályként lebegett a veszélyes üzemi felelősség mellett, így álláspontunk szerint a magyar bíróságoknak a vétkességi elv fenntartására vonatkozó gyakori *contra legem* gyakorlatára az ABGB bevett és begyepesedett szabályai miatt került sor. A törvény indokolása az 1. §-hoz akként fogalmazott, hogy minden vasútüzemen belül okozott kárért „[...] mindig azon vélelem áll, hogy a kárt a vállalat hibája okozta.”¹¹⁷ A törvényt általánosságban a vétnél felelősség hazai alapkövének tartotta a jogelmélet is, de az indokolás ezen szerencsétlenül fogalmazott félmondata miatt általánosságban éles kritikát fogalmazott meg a „magyar Jhering,”¹¹⁸ azaz Schwarz Gusztáv majdnem két évtizeddel a törvény hatálybalépését követően. Schwarz álláspontja szerint a jogelmélet és a jogtudomány emiatt a fél mondat miatt továbbra is „*fictiókkal* takargatja” az objektív felelősséget, csakhogy a maga alapelve, a „*poena sine fraude (dolo, culpa) esse non potest*

¹¹⁴ Általános indokolás. Melléklet az 588. sz. irományhoz. *Képviselőházi Napló XII. kötet.* 1872/74. 58.

¹¹⁵ Dobai Viktor: A vaspályák kártérítési kötelezettsége személyi balesetek miatt. (1874: XVIII. tc.). 6. rész. *A Jog*, 1886/38. 304.

¹¹⁶ Róth Pál például még 1898-ban még mindig akként hivatkozik a szavatossági kötelezettségek törvényi szabályozása kapcsán a vasúttörvényről, hogy „a vasúti üzem hibája praesumáltatik és ezen presumtióval szemben a vasútnak kell a felsőbb erőhatalmat vagy a károsult vigyázatlanságát bizonyítani,” azaz teljesen természetesnek veszi, hogy a törvény vélelmezett vétkességet szabályoz és nem tárgyi felelősséget. Róth Pál: A szavatossági kötelezettség törvényi szabályozása. *Jogtudományi Közlöny*, 1898/5. 35.

¹¹⁷ Általános indokolás. Melléklet az 588. sz. irományhoz. *Képviselőházi Napló XII. kötet.* 1872/74. 59.

¹¹⁸ Pólay Elemér: A pandektisztika és hatása a magyar magánjog tudományára. *Acta Universitatis Szegediensis de Attila József Nominatae-Acta Juridica et Politica*, Szeged, 1976. 138.

[...] vétkességet költ olyan esetekben is, melyeket elfogulatlan ítélet csakis a vétklen felelősség rovata alá sorozhat.”¹¹⁹

Schwarz továbbá bírálja Zlinszky tankönyvének rendszertani elhelyezését is, rámutatva arra az ellentmondásra, hogy noha Zlinszky a vasúttörvény objektív alapokon nyugvó felelősségi rendszerét az elsők között üdvözölte, mégis tankönyvében a vaspályaüzemek által okozott károkért való felelősséget a „tiltott cselekményekből származó kötelmek” címszó alatt tárgyalja.¹²⁰ Ezzel ellentétes álláspontot képviselt a MÁV jogi osztályának vezetője,¹²¹ Reinitz József ügyvéd, aki több írásában is foglalkozott a törvényi fordulat értelmezésével. Reinitz a vasúttörvény védelmére kelt, hangsúlyozva, hogy a minisztérium kizárólag a bizonyítás nehézségei miatt említette meg a vélelem kitéltet a törvény indokolásában. Álláspontja szerint azonban a jogszabály nem állított fel a vasút vétkességére vonatkozó vélelmet, ami logikai ellentmondás lett volna, hiszen a vasútüzem felelőssége objektív alapú, azaz a baleset bekövetkezéséhez – mint eredményhez – kötött. A vasúti üzembentartónak nem a vétlenségét kell igazolnia a mentesüléshez, hanem azt, hogy a káresemény és az üzem működése között nem áll fenn okozati összefüggés, vagyis hogy valamely törvényben nevesített mentesülési ok fennáll.¹²² Reinitznek sok dologban helyes meglátása volt, mint véleményem szerint a törvény értelmezését illetően is, azonban a gyakorlat és a tények mégsem igazolták az általa elmondottakat, mert a veszélyes üzemi felelősség a vélelmeiktől a vasúttörvény elfogadását követően csak nagyon lassan, egyrészt a bíróságoknak a század utolsó évtizedeiben az ABGB alól történő emancipálásával, másrészt a vasúttörvény alapján meginduló veszélyes üzemi felelősség szokásjogi fejlődésével szabadult meg sikerrel.¹²³

4. Konklúzió

A modern veszélyes üzemi felelősség megalapozása Magyarországon szorosan összefügg a vasút, mint veszélyes üzem megjelenésével, amely új társadalmi-gazdasági kihívásként rendszerszintű szabályozást tett szükségessé a tételes jogon belül. A reformkor felszámolta a feudális jogrendet, azonban az előírányszott polgári magánjogi kodifikáció elmaradt, így a felelősségi jog fejlődése az osztrák ABGB-re támaszkodott, amely – bár idegen jogként került bevezetésre – lényegében betöltötte azt a kodifikációs űrt, amely a magánjogban a feudális és a polgári korszak határán keletkezett.

A veszélyes üzemi felelősség hazai szabályozása nehézkesen indult, mivel a jogfejlődést kezdetben elősegítette, majd akadályozta, hogy bár az ABGB-t hivatalosan

¹¹⁹ Schwarz Gusztáv: *Újabb magánjogi fejtegetések*. Budapest, Politzer Zsigmond és fia kiadása, 1901. 219–220.

¹²⁰ VII. fejezet. A tiltott cselekvényekből származó magánjogi kötelmek, 10. pont. A vaspályák által okozott halál vagy testi sértés folytán származó felelősség. Zlinszky Imre: *A magyar magánjog mai érvényében*. 7. kiadás, Budapest, Franklin, 1894. 577.

¹²¹ Szinnyi József: *Magyar írók élete és munkái*. 11. kötet. Budapest, Hornyánszky Viktor, 1906. 718.

¹²² Reinitz József: A vaspálya által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősség (1874. évi XVIII. t.c.) alapoka. *Ügyvédek Lapja*, 1887/50. 4–5.; Reinitz József: A vaspálya felelőssége. (Válasz dr. Róth Pál jogászegyleti előadására) *Jogtudományi Közlöny*, 1898/7. 52–53.

¹²³ Marton (1993) i. m. 94.

hatályon kívül helyezték, továbbra is háttérjogként alkalmazták; s ahogyan az is, hogy az elavult osztrák vasúti üzletszabályzatot rendelték alkalmazni. Csak a kiegészítés után nyílt lehetőség az önálló vasút- és iparfejlesztésre a veszélyes üzemi felelősség párhuzamos szabályozása mellett. Azt, hogy ebben a folyamatban milyen alapvető jelentősége volt a társadalmi nyomásnak, mi sem mutatja jobban, mint az a tény, hogy a törvény közvetlen elfogadásának oka egy vasúti baleset miatt történt. Az 1874. évi vasúttörvény – porosz és osztrák minta alapján – objektív alapú felelősséget vezetett be, három tételes kimentési okkal (*vis maior*, harmadik személy elháríthatatlan magatartása, károsult önhibája).

A törvény rövid, célratörő rendelkezéseit eredetileg kivételes, zárt szabályrendszernek szánták, mégis közel 80 éven át irányadóként szolgáltak a bíróságok számára a veszélyes üzemi felelősség különböző formáinak értelmezésében. Bár szűkszavúsága a gyakorlatban gyakran nem nyújtott elegendő eligazítást, éppen ez biztosított a bíróságoknak olyan mozgásteret, amely elősegítette a felelősségi szabályok részletes kidolgozását – különösen a dologi károk esetén, amelyeket a törvény eredetileg nem vont szigorúbb felelősségi körbe, tekintettel a vasúti üzletszabályzatokban biztosított megtérítésre, valamint a vagyonbiztonság helyett a személyi sérülések megelőzésére helyezett hangsúlyra – egészen addig, amíg ezt a szemléletet a bírói gyakorlat felül nem írta.

A törvény rövid, általános szabályai kezdetben nehézséget okoztak a gyakorlatban, de éppen ez biztosított a bíróságoknak nagyfokú mozgásteret a részletszabályok kialakításában. Habár a törvényt számos értelmezési vita övezte, például a vélelmezett vétkesség körében vagy a kimentési okok tartalmát illetően, amellyel kapcsolatos elmentéses álláspontokat igyekeztünk kidomborítani, mindezek ellenére is egységes volt a vasúttörvény megalkotását követően a szemlélet abban, hogy egy olyan időszakban, amikor még a vétkességi elv volt a kizárólagos felelősségi elv, a vasúti felelősségről szóló külön törvény a joggyakorlattal karöltve tette le máig fennálló alapjait hazánkban, határozta meg alapjaiban a veszélyes üzemi felelősség fejlődését és a törvény a dualizmus korának gazdasági fejlődésével párhuzamosan utat nyitott a veszélyes üzemi felelősséget szabályozó külön törvényeknek.¹²⁴

¹²⁴ Ilyen külön törvényként születtek meg az ipartörvények (1872. évi VIII. tc. az ipartörvényről, az 1884. évi XVII. tc. az ipartörvényről, kiegészülve az ipari és gyári alkalmazottaknak baleset elleni védelméről szóló 1893. évi XXVIII. tc.-kel együttesen) és velük egyidőben a vadászatról szóló 1883. évi XX. törvénycikk 7. §-ban a birtokos vagy hasznóbérlő objektív felelőssége a fővadak által okozott minden kárért.