

ACTA UNIVERSITATIS SZEGEDIENSIS

FORVM

Publicationes Discipulorum Iurisprudentiae



II. évfolyam

SZEGED • 2019

BALATONI ANNA LÍVIA	NÉMETH KATA
BÁRÓ-FARKAS CSABA LÁSZLÓ	POKKER ZOLTÁN PÉTER
BATIZ KRISZTIÁN	PRIKKEL PETRA
BOTOS MIHÁLY BÁLINT	RAFAI KRISZTINA FANNI
HORVÁTH REGINA	SALGÓ NÓRA
KARDOS VIVIEN KATA	SÜLI SZABINA MERCÉDESZ
KRUSÓCZKI BENCE	SZECSKÓ ENIKŐ
MEZŐFI VIKTÓRIA	SZÖLLŐSI ZITA ADRIEN
NAGY BOTOND	VARGA ZITA



A kötet az Emberi Erőforrások Minisztériuma megbízásából az Emberi Erőforrás Támogatás-kezelő által kiírt *A hazai Tudományos Diákköri műhelyek és rendezvényeik támogatása – SZTE ÁJK Tudományos Diákköreinek támogatása (2018–2019)* című, NTP-HHTDK-18-0063 kódjelű pályázat támogatásával készült.

 EMBERI ERŐFORRÁS
TÁMOGATÁSKÉZELŐ


EMBERI ERŐFORRÁSOK
MINISZTERIUMA

 Nemzeti
Tehetség Program

ACTA UNIVERSITATIS SZEGEDIENSIS

FORVM

Publicationes Discipulorum Iurisprudentiae

II. évfolyam

SZEGED
2019

Redigunt

TAMÁS ANTAL, ZSUZSANNA JUHÁSZ, KRISZTINA RÚZS MOLNÁR,
ZSOLT SZOMORA, NORBERT VARGA

Collegium scientiae actorum:

ATTILA BADÓ, MÁRTA DEZSŐ, ZSUZSANNA FEJES, KLÁRA GELLÉN,
ATTILA HARMATHY, JÓZSEF LICHTENSTEIN, BARNA MEZEY,
LÁSZLÓ NÁNÁSI, GÁBOR ROKOLYA, ARNDT SINN, BÉLA SZABÓ,
ISTVÁN SZABÓ, GERHARD THÜR

Redigit:

MÁRIA HOMOKI-NAGY

Nota

FORVM Szeged

Szerkesztőbizottság:

ANTAL TAMÁS, JUHÁSZ ZSUZSANNA, RÚZS MOLNÁR KRISZTINA,
SZOMORA ZSOLT, VARGA NORBERT

A folyóirat tudományos testülete:

BADÓ ATTILA, DEZSŐ MÁRTA, FEJES ZSUZSANNA, GELLÉN KLÁRA,
HARMATHY ATTILA, LICHTENSTEIN JÓZSEF, MEZEY BARNA,
NÁNÁSI LÁSZLÓ, ROKOLYA GÁBOR, SINN ARNDT, SZABÓ BÉLA,
SZABÓ ISTVÁN, THÜR GERHARD

Főszerkesztő:

HOMOKI-NAGY MÁRIA

Műszaki szerkesztő:

Marvanek Judit

A Szegedi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar kiadása

Felelős kiadó: BALOGH ELEMÉR dékán

Nyomdai munkálatok:

Innovariant Nyomdaipari Kft. Szeged

Kiadványunk rövidítése:

FORVM Szeged

ISSN 0324-6523 Acta Universitatis Szegediensis

ISSN 2560-2802 Publicationes Discipulorum Iurisprudentiae

TARTALOM

BALATONI ANNA LÍVIA Innovatív börtönépítéset: a ma ötlete, a holnap börtöne.....	7
BÁRÓ-FARKAS CSABA LÁSZLÓ A párbarj megítélése hazánkban a Csemegi-kódex után, angolszász kitekintéssel.....	45
BATIZ KRISZTIÁN Az akaratszabadság kérdésének büntetőjogi jelentősége.....	71
BOTOS MIHÁLY BALINT A veszélyes üzemi felelősség jogtörténeti vizsgálata, különös tekintettel a bírói joggyakorlatra.....	101
HORVÁTH REGINA Az okoseszközök világának kockázatai a GDPR tükrében, avagy mennyire vagyunk biztonságban?.....	131
KARDOS VIVIEN KATA Jogi informatikai trendek vs. hallgatói valóság.....	161
KRUSÓCZKI BENCE A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara szerepe a tisztességtelen versenycselekmények kapcsán.....	195
MEZŐFI VIKTÓRIA Megtörtént. Viktimológiai vizsgálódások a szexuális bűncselekmények körében.....	221
NAGY BOTOND A bírák kiválasztásának összehasonlító vizsgálata.....	259
NÉMETH KATA A büntetőeljárás nyilvánosságának jogszabályi háttérében húzódó alapjogi kollíziók feltárása, különös tekintettel az ágazati titokvédelemre.....	291
POKKER ZOLTÁN PÉTER A mesterséges intelligenciával rendelkező robotok jogi szabályozása, különös tekintettel az élethez való jog sérelmére.....	321
PRIKKEL PETRA Kriptoadó, avagy a XXI. század bányaadója.....	349
RAFAI KRISZTINA FANNI A 2008-as pénzügyi-gazdasági válság izlandi kezelésének tanulságai.....	379
SALGÓ NÓRA A bírói függetlenség összehasonlító megközelítésben.....	409

KRISZTIÁN BATIZ

THE RELEVANCE OF THE PROBLEM OF FREE WILL IN
CRIMINAL LAW

(Summary)

As that is presented in the study, the problem of free will (whether we have it or not) is a universal question, which affects numerous fields of life, therefore it is relevant from the point of criminal law as well. Our current knowledge about it points in the way that the concept (and the subjective feeling) that we possess it, is merely an illusion (however, this can not be stated with certainty). In any case, the question arises: what changes does the determinist concept (which says that we do not have free will) implies in regard to the dogmatic system of criminal substantive law? I attempted to revise the concept of delict elaborated by the scholars of the University of Szeged in the previous decades. I came to the conclusion that (if it is necessary) we can modify the dogmatic system in a way that does not destroy the fundamentals of its current state.

BOTOS MIHÁLY BÁLINT*

A veszélyes üzemi felelősség jogtörténeti
vizsgálata, különös tekintettel a bírói
joggyakorlatra

Bevezetés

Jelen dolgozat¹ célja az objektív, tárgyi felelősségen belül bemutatni a veszélyes üzemi felelősség elvi alapjainak kialakulását, a tételes jogi megvalósulását, valamint ennek a bírói gyakorlatát a hazai jogrendszerben. A kártérítés tana a magánjognak az egyik legszínesebb, ezáltal az egyik legellentmondásosabb területe, ugyanis számos jogtudós eltérő véleményét, javaslatát olvashatjuk e témában. Ugyanakkor folyamatosan felvetődnek olyan kérdések, amelyek új nézőpontba helyezik a felelősségi rendszereket.

A dolgozat a Szegedi Királyi Ítéltábla gyakorlatát feltárva vizsgálja a tárgyi felelősség kérdését, ezen belül a veszélyes üzemi felelősséget. Kutatásomat a Magyar Nemzeti Levéltár Csongrád Megyei Levéltárában folytattam, ahol az 1930 és 1940 közötti iratokkal dolgoztam fel. Ennek oka, hogy ebben az időszakban a Magyar Magánjogi Törvénykönyvet (továbbiakban: Mtj.) a bírói joggyakorlat már alkalmazta.

Strukturálisan a dolgozat két részre osztható. Az első fejezetben az objektív felelősség elvi alapjait mutatom be, kitérek az ezen felelősséget magyarázó elvekre, rövi-
tül az európai jogfejlődésre, valamint az 1874. évi XVIII. törvénycikk jelentő-
ségére. A második fejezetben a konkrét joggyakorlatot elemzem, miként reagált a bírói
gyakorlat a veszélyes üzemi felelősség bevezetésére, valamint kitérek azokra a problé-
mákra, ahol a gyakorlat nem volt egységes. Az objektív felelősség a mai
jogi rendszerben is kérdéses a magánjogi felelősség rendszernek. A jogirodalomban is eltérő
vélemények vannak arra nézve, hogy a jelenlegi hatályos rendszerünk szubjektív vagy
objektív rendszerre nyugszik-e. +

*Jogtudományi Kar

Kutatási és Oktatási Minisztériuma UNKP-18-2 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának
finanszírozásával.

I. Elméleti alapok

1. A felelősségről általában

A felelősség, mint fogalom, igen nehezen határozható meg, egyértelmű definíciót szinte lehetetlen megadni. Számos más tudományágban használatos *terminus technicus*, azonban jogi értelemben szorosan kapcsolódik a kötelem fogalmához, sőt mondhatni, a felelősség jogi fogalmát a kötelemből eredeztetjük. A kötelem azon jogoknak és kötelezettségeknek az összessége, amelyek meghatározzák, hogy a jogosultnak, illetve a kötelezettnek milyen magatartást kell tanúsítania. *Grosschmid Béni* a felelősséget a kötelezettséggel azonosítja: „kötelem, felelősség, parancs, sanctió, kényszerítés ekként válhatatlanul egy dolog.”² Azonban a felelősséget pusztán a kötelezettség szinonimájaként használni nem lehet, hiszen a felelősség jogi értelemben is sokkal több ennél. Ennek előfeltétele egy kötelem, vagyis jogok és kötelezettségek összessége, e nélkül nincs felelősség.³ Pusztán azzal, hogy egy kötelem létezik nem von maga után felelősséget, hiszen a kötelem megszűnésének tipikus esete az adós szerződés szerű teljesítése, így a felelősségi kérdések fel sem merülnek.

A felelősség kérdését több oldalról közelíthetjük meg. Egyrészt létezik a *valamiért* való felelősség, a helytállási kötelezettség az esetleges káros következményekért, másrészt beszélünk a *valamivel* való felelősségről, ami azokat a vagyontárgyakat írja körül, amelyekre a jogi szankciós eszközök irányulhatnak.⁴ Ebből következik, hogy a kötelelem megsértése vonja maga után a szankciót. Ekkor lép életbe a magánjog *reparatív* funkciója, amelynek a legtipikusabb módja a kártérítés, így a magánjogi felelősség egyik fő funkciója, hogy megelőzze a jogsértéseket, tehát *preventív* hatást váltson ki.

Összefoglalva megállapítható, hogy a felelősség tartalma a kötelem létrejöttéből ered, a kötelezettséggel egymást kiegészítő kapcsolata van, mivel a kötelezettségszegést a jog szankcionálja, ami maga után vonja a kötelezettségszegő felelősségét, így mindegyik függ a másiktól.⁵

1.1. Szubjektív (vétkességi) felelősségi rendszer

A kártérítésre alapvetően kétféle rendszer szolgált: a vétkességen alapuló felelősségi rendszer (szubjektív) és a vétklen károkozásra is kiterjedő objektív felelősségi rendszer. Történetileg nézve, hosszú időn keresztül a vétkességen alapuló felelősségi rendszer határozta meg az európai jogfejlődést. A kártérítés megállapításához szükség volt a kártérítés jogalapjára, amely lehetett egy jogellenes magatartás, szerződésben való felvállalás vagy a törvény speciális rendelkezése. A jogellenesség (*iniuria*) objektív kategória, vagyis olyan magatartást kell kifejezteni, ami a jogrend parancsaiba beleütközik. A jogellenesség még nem von maga után felelősséget, hiszen egy magatartás ütközhet úgy a jog parancsaiba.

² GROSSCHMID BÉNI: *Fejezetek a kötelmi jogunk köréből*. II. kötet. II. rész. Grill Károly Könyvkiadó Vállalat. Budapest, 1933. p.
TARTALOMJEGYZÉK TRIORG Kft. Budapest, 1992. 14. p.

lata. Budapest, 1933. p. TRIORG Kft. Budapest, 1992. 14. p.

³ MARTON GÉZA: A polgári jogi felelősség. TRIORG Kft. Budapest, 1992.
Glasgow, Grosschmid Béni Fejezetek a kötelmi jogunk köréből című művéhez. II. kötet.

⁴ ALMÁSI ANTAL: *Glossza Grosschmid Beni Fejezetei a költészet történetéhez*. Budapesti Könyvkiadó Vállalata, Budapest, 1933. 543. p.

⁵ MARTON 1992. 20. p.

hogy az illetőt nem lehet felelősségre vonni (pl.: elmebeteg). A szubjektív rendszer a jogellenességből indul ki azzal, hogy a tilalomba ütköző magatartást vétkeesen, tehát szándékosan (*dolus*) vagy gondatlanul (*culpa*) fejtsse ki. A kártérítés további megállapításához szükségképpen elemként kapcsolódik az okozati összefüggés, azaz elengedhetetlen, hogy a keletkezett kár és magatartás között oksági kapcsolat álljon fenn.

Történetileg nézve a római jogban kezdetben az eredményfelelősség volt a meghatározó. Kizárólag azt vizsgálták, hogy a károkozó magatartás és a keletkezett kár között fennáll-e az oksági kapcsolat. Majd a szerződési jogban a *bona fides* (jóhiszeműség) és az *utilitas* (hasznosság) elveinek köszönhetően a vétkességi elv teret nyert, és precízen kidolgozták a felelősség különböző fokait. Így a gondatlanságnak különböző fajtáit különböztethetjük meg: *culpa lata* (súlyos gondatlanság), *culpa levis* (enyhe gondatlanság), amelynek zsinórmértéke a *bonus et diligens pater familias*, a jó családapa gondossága, továbbá *culpa in concreto* (úgy kellett eljárni, mintha a saját ügye lenne) és a *culpa in eligendo* (harmadik személyekért való felelősség).⁶ A római jog továbbélésének és recepciójának köszönhető, hogy az európai jogrendszert a szubjektív felelősségi rendszer határozta meg. Mind az osztrák, német, és a francia jogterületeken vétkességet kívántak meg a felelősség megállapításához. Mivel Magyarországnak hosszú ideig nem volt kodifikált magánjogi törvénykönyve, 1853-ban az Osztrák Polgári Törvénykönyvet (*Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch*) hatályba léptették, így hazánkban is a vétkességi tan kapott kiemelkedő szerepet, mert az ABGB a kártérítési felelősséget szubjektív alapon szabályozta.

Felmerülhet a kérdés, hogy kizárólag a vétkességi tanra fel lehet-e építeni a felelősségi rendszert? A válasz természetesen nem. A bizonyítási teher⁷ oldaláról nézve egyértelműen kimutatható a szubjektív rendszer hibája. Ha vétkességi alapon vannak valakit felelősségre, akkor a bizonyítás a károsultat terheli, neki kell bizonyítania azt, hogy a másik félnek a szándékossága vagy a gondatlansága okozta a kárt. Pont a veszélyes üzemek elterjedése volt az a fordulópon t a történelemben, amikor a szubjektív felelősséget bírálni kezdték, hiszen a nagyvállalatoknál bekövetkezett kárt a károsultnak kellett bizonyítania, ami rendkívül nehéz, sokszor lehetetlen volt. A károsult például nem tudhatta, hogyan kellett volna az üzem tulajdonosának eljárni. Az átlagember nem volt azoknak az információknak a birtokában, amelyek szükségesek lettek volna ahhoz, hogy egy gépekkel működő üzemb en bekövetkezett kárt a gyártulajdonos terhére írjon, és a bonyolult termelési berendezések miatt egyre több alkalom merült fel arra, hogy valaki a másiknak vétklenül kárt okozon, amit csupán a vétkesség elve alapján elbírálni nem lehetett.⁸

1.2. Objektív (tárgyi) felelősségi rendszer

Az objektív felelősség a szubjektív felelősségtől abban különbözik, hogy a kártérítés vállalásához vétkességet nem kívántak meg. Bár az objektív felelősség tana a XIX. században terjedt el széleskörben, már a római jogban is voltak a tárgyi felelősség esetére tartozó alakzatok. Ilyen volt a *custodia*-kötelezett, amikor az adós az őrizetbe

IMRE – JAKAB ÉVA: *Római jog*. Leges, Szeged, 2015. 259. p.

10. **TEHER** – JAKAB EVA: *Komai jog*. Leges, Szeged, 2015. 239. p.
 11. **TEHER** alatt értjük, hogy melyik fél viseli az adott tény bizonyíthatatlanságának következménye-
 12. **TEHER** egy fogalmazott, hogy a bizonyítás „a félre nézve teher, amelyet a félnek a pernyertesség cél-
 13. **TEHER** küldeni” (I. MAGYAR NYELV: Magyar Polgári Periog. Franklin. Budapest, 1924. 397. p.)

92. 53. p.

92. 53. p.

vett dolgok tekintetében vétkességén túl is felelt, csak és kizárólag a *vis maior* bizonyításával mentesült a kártérítési kötelezettség alól.⁹ Mivel a római jog esetjog, így mindig csak meghatározott esetsorokban érvényesült a speciális felelősségi alakzat. Ilyenek a *quasi delictumok* is, amelyek kötelemekeletkeztető tények voltak. Ide tartozott például a lakás tulajdonosa, aki vétlensége esetén is felelt, ha a lakásból valamit kidobtak. A római jog német recepciójának köszönhetően a vétkességi tant fogadták el, amely azonban nem nyújtott kellő védelmet az ipari forradalom által bekövetkezett változásokkal szemben, amikor megnőtt a vétklen károkozások száma. Azonban a szubjektív felelősség elterjedtségét mutatja, hogy a tárgyi felelősséget is a római jog által ismert *quasi delictummal* magyarázták, jóllehet *delictum* akkor állt fenn, ha az adott személy szándékosan vagy gondatlanul fejtette ki a magatartását.¹⁰ Így próbáltak megfelelő indokot adni a tárgyi felelősségre: mintha az illetőt vétkesség terhelte volna, ami már önmagában véve ellentmondásba ütközik a tárgyi felelősség fogalmával. Azonban ilyen alapon a *quasi crimen*ért is járt volna büntetőjogi felelősség, ebből következik, hogy *quasi delictum*ért valakit kártérítésre kötelezni, ugyanolyan jogtalanság lett volna.¹¹ Az objektív felelősség egyedüli jogalapja a törvény speciális rendelkezése lehetett. Fontos kiemelni, hogy főszabály szerint a tárgyi felelősség akkor állt be, mikor mind a két fél vétklen volt a kár bekövetkezésében, ugyanis, ha a károkozót bármilyen mulasztás vagy cselekedet terhelte, úgy a vétkességét meg lehetett állapítani. Ha a kárt a károsult kizárólagos önhibája okozta, akkor a tárgyi felelősség passzív alanya mentesült a felelősség alól.¹²

Megállapítható, hogy szubjektív felelősségről a tárgyi felelősségre való áttérés egyik fő oka az volt, hogy a károkozó, illetve a károsult pozíció differenciálódott. Egyrészt, ha a károkozó (pl.: nagyüzem tulajdonosa) oldaláról nézzük, akkor a vétkessen alapuló felelősségi rendszerben rendkívül bonyolult lett volna megállapítani, hogy a köteles gondosságot a kármegelőzés tekintetében a tulajdonos megtette-e. Másfelől, ha gyártulajdonosokkal szemben vétkességük megelőzése végett magas gondossági követelményeket támasztottak volna, akkor tulajdonképpen már az objektív és a szubjektív felelősség között nem lett volna nagy különbség.¹³ A károsult oldaláról nézve pedig egyértelműen megállapítható, hogy a tárgyi felelősség jelentősége a bizonyítási teher megfordításában volt, hiszen így a károsultakról lekerült a bizonyítás, a károkozónak kellett bizonyítani, hogy volt-e számára mentesülési ok. Továbbá igen hosszú folyamat volt, míg a jogirodalom elfogadta, hogy a veszélyes üzemi felelősség kizárólag a törvény speciális rendelkezése által létrehozott vétklen felelősségi alakzat (*obligatio ex lege*). Mindezek után meg kell említeni, hogy e felelősségi alakzat jogalapját milyen elvek támasztják alá, melyek azok a nézetek, amelyek megfelelő indokát adják a tárgyi felelősség bevezetésére.

⁹ MOLNÁR IMRE: *A római magánjog felelősségi rendje*. József Attila Tudományegyetem Állam-és Jogtudományi Kar. Szeged, 1993. 170. p.

¹⁰ DEZSŐ GYULA: *Kártérítés*. In: DEZSŐ GYULA művei: *Magánjogi tanulmányok*. III. kötet. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1932. 23. p.

¹¹ DEZSŐ 1932. 23. p.

¹² Azért főszabály szerint, mivel ha a károsult vétkesen közrehatott a baleset előidézésében úgy már kármegelőzésnek volt helye.

¹³ SÓLYOM LÁSZLÓ: *A polgári jogi felelősség hanyatlása*. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1977. 37. p.

2. A tárgyi felelősséget magyarázó elvek

2.1. Oksági elv

A tárgyi felelősséget magyarázó elvek közül elsőként a *Karl Binding*¹⁴ által kimunkált oksági elvet említeném. *Binding* szerint a vétkessen alapuló felelősséget a magánjogból ki kell zárni, a vétkességnek csak a büntetőjogban lehet szerepe. A büntetés az állam válasza, mivel az elkövető megszegte az állam által felállított parancsot, azonban büntetést kizárólag akkor lehet kiszabni, ha a tettesre nézve fennállnak a vétkesség feltételei.¹⁵ A magánjogi sérelem megállapításánál kizárólag az oksági elvnek van jelentősége, hiszen a keletkezett kárt meg kell téríteni. „Az ő joga az, hogy kárának megtérítését követelje, ehhez pedig elég, ha kimutatja, hogy a tettes okozta a kárt. Mert aki kárt okoz, akár hibásan, akár hibátlanul, tartozik megtéríteni; Viselje a kárt a tettes, akár a maga személyes aktivitásával idézte fel azt, akár nem közvetlenül, de mások által, kiket eszközül használt. A gazda feleljen embereiért, a vállalkozó a vállalatból eredő káros kihatásokért.”¹⁶

Dezső Gyula is az oksági elvet tartotta a tárgyi felelősséget megalapozó elvek közül az egyedül elfogadhatónak. Magát a kártérítési felelősséget az illető cselekvésével, dolgával, akaratával (létezésével) okozati összefüggésbe közvetlenül vagy közvetve hozható kár bekövetkezése alapozza meg.¹⁷ Ezt az elvet a tárgyi felelősség (de nem egyedüli) alapjaként el lehet fogadni, hiszen a felelősség különböző alakzataira egyaránt alkalmazható. A probléma azonban, hogy *Dezső* a vétkességi elv ellentétéjeként állította be az oksági elvet, amely azért problematikus, mert a vétkességi elvnek is előfeltétele az okozati összefüggés. Másodsorban, ha csak az oksági elvet fogadjuk el, mint egyedüli alapot, akkor ennek értelmében az oksági láncolatok beláthatatlan sokaságáig felelnénk a bekövetkezett károk tekintetében, tudniillik egy cselekménnyel bekövetkezett kárnak az idő múlásával számos mellékkövetkezménye lehet, amelyre természetesen kártérítési felelősséget nem lehet érvényesíteni, mivel az nem lenne méltányos. Ellentétbe kerülne az oksági elv a magánjog egyik alapelvevel, a méltányosság elvével.

2.2. Méltányosság elve

A méltányosság elve az egész magánjogot átható elv, amely alapelveként a felelősségben is kiemelt szerepet kap. A méltányosság értelmezhető úgy, „mint a jog és az erkölcs követelményeinek kölcsönös kiegyenlítése a helyzet körülményei szerint.”¹⁸ *Joseph Unger*¹⁹ tovább ment ennél, és ezt a fogalmat kiegészítette az egyéni állapottal, tehát összességében megállapítható, hogy a méltányosságnál figyelembe kell venni a felek egyéni,

¹⁴ *Karl Binding* (1841–1920) német jogász, kinek egyik fő műve az 1872-ben megjelent: *Die Normen und ihre Übertretung*. Ebben írta le először, hogy a vétkessen alapuló felelősséget csak a büntetőjogban kell alkalmazni.

¹⁵ *ARTON* 1992. 74–75. pp.

¹⁶ *ARTON* 1992. i. m. 75. p.

¹⁷ DEZSŐ GYULA: *Az objektív kártérítés tana*. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1917. 289. p.

¹⁸ SZÉGH MIHÁLY: *A magyar magánjog mai érvényben. Az elmélet és gyakorlat igényeire való egyenlő bánásmód*. I. kötet. Eggenberger-féle könyvkereskedés. Budapest, 1880. 2. p.

¹⁹ *Unger* (1828–1913) osztrák jogász, az objektív felelősségtan híve.

„vétkességi praesumptiók s fictiók alkalmazását látjuk.”²⁷ Ezért álláspontom szerint a prevenció elvét nem ilyen megközelítésben kell beilleszteni az objektív felelősségbe. Az kétségtelenül elengedhetetlen eleme, hogy a megelőzésnek az üzemek körében kiemelkedő szerepe van, hiszen a társadalmi érdek azt kívánja meg, hogy semminemű kár emelkedő szerepe van. Sokkal inkább a felelősség alóli mentesülés oldaláról kell közelíteni, ne következzen be. Sokkal inkább a felelősség alóli mentesülés oldaláról kell közelíteni, hiszen az elv „abszolút fogalmi véghatára a vis maior, az emberileg egyáltalában, min-denkire nézve leküzdhetetlen (többnyire elemi) erők uralma.”²⁸ Ebből következik, hogy ez az elv megadja a választ arra nézve, hogy a tárgyi felelősséget bevezető jogszabályokban a mentesülési lehetőség miért olyan szigorú, miért szűk körű a mentesülés.

2.5. Kármegosztás elve

A kármegosztás elve már a római jogban is ismert volt a *lex Rhodia* alapján. Ugyanis „valamely hajónak tengeri vészéből történt megmentése végett a rajta volt javak egy része földádoztatott, ennek kárát nemcsak az illető javak tulajdonosai, hanem közösen ezekkel [...] mindazok tartozzanak viselni, kik a hajó megmentése által érdekeltettek.”²⁹ Ez az elv fennmaradt, és a magánjogban kiemelt szerepet kapott. Dezső Gyula a kármegosztást „socialisticus theorianak” nevezte, mivel a társadalom tagjai között kell felosztani a bekövetkezett kárt, méghozzá olyan alapon, amely a társadalom minél nagyobb rétegének az érdekét szolgálja,³⁰ vagyis tulajdonképpen ez megegyezik a fent említett „túlnyomó érdek” elvével. A kármegosztás elve önmagában nem ad magyarázatot az objektív felelősségre. A szakirodalomban is úgy hivatkoznak erre az elvre, hogy a nagyobb üzemek belekalkulálják a költségükbe az esetleges károkat, így a fogyasztókra hárítják, vagyis mikor a baleset bekövetkezik, tulajdonképpen kármegosztásra kerül sor. Ha azonban ezt a magyarázatot vesszük, akkor a tárgyi felelősség csupán egy esetére lehet ráilleszteni az elvet, generálisan nem. Mégis maga a kármegosztás kiemelt szerepet kapott a magyar kártérítési jogban (különösen a veszélyes üzemi felelősség körében).

A XX. századra széles körben elterjedtek a különféle biztosítási intézmények (betegbiztosítás, ipari és munkásbiztosítás), illetve a szavatossági biztosítások, amelyek a kártérítési felelősséget befolyásolták, hiszen ha például egy munkavállaló biztosítva volt a munkaadó által, a tárgyi felelősség (természetesen csak akkor, ha az a tevékenység amit folytatott, veszélyesnek minősült) alól „szabadult” és kártérítési felelősséggel csak akkor tartozott, ha a baleset bekövetkezése szándékos vagy gondatlanság terhelte. Ezekről a későbbiekben még említést fogok tenni. A munkásbiztosítás kapcsán Dezső úgy fogalmazott, hogy bár a társadalom érdekét szinte teljes egészében megvalósítja, mégis azáltal, hogy a munkaadó előre kifizeti a munkavállaló miatt meghatározott biztosítási összeget a jövőbeli esetleges káreset bekövetkezése miatt, ezért mondhatni, kvázi előre kártérítést fizet, így az objektív felelősség teljes egészében megvalósul.³¹

²⁷ FODOR ÁRMÁN: *Magyar magánjog*. III. kötet. Singer és Wolfner. Budapest, 1899. 822. p.

²⁸ MARTON 1992. 103. p.

²⁹ HOFFMAN PÁL: *Római magánjog rendszere mai érvényben vagyis pandektán alapvonalai*. Heckenast Gusztáv. Pest, 1872. 295. p.

³⁰ DEZSŐ 1917. 280. p.

³¹ DEZSŐ 1917. 283. p.

2.6. Veszélyesség elve

A veszélyesség (*Gefährdungsprinzip*) elve széleskörben elfogadott volt, ami a tárgyi felelősség egyik alapjaként nyert elfogadást. Maga a fogalom elég tág kategóriát ölel fel, legáltalánosabban úgy lehet megfogalmazni, hogy a veszély egy kockázatot jelent, aminek bekövetkezése a jövőre nézve még bizonytalan. A probléma abban rejlik, hogy a mindennapi életben számos olyan tevékenység van, ami kockázatot jelent, így egzaktan leírni, hogy mi tartozik a veszélyességi kritérium alá szinte lehetetlen. Általánosan elfogadott tény, hogy előre nem látható károkért felelősségre vonni senkit nem lehet, tehát nem a veszélyes üzem folytatójának kellett előre látni a baleset reális lehetőségét, hanem esetenként kellett a bíróságoknak megállapítani, hogy látnia lehetett-e azt a rizikófaktort, ami a tárgyi felelősséget megalapozza. Ez volt az oka annak, hogy a veszélyes üzemi felelősség eseteit taxatív módon soha nem lehetett meghatározni a törvényekben, és konkrét fogalmat sem adtak. Az, hogy egy üzem mi alapján minősült veszélyesnek, arra még a továbbiakban kitérek. Mivel a veszélyességnek nem volt pontosan körülírt fogalma, így a bíróság mérlegelésére bízták, hogy annak minősít-e egy tevékenységet. Emiatt Marton tarthatatlannak, értéktelennek tartotta ezt az elterjedt nézetet.³²

Bár a szakirodalomban további elveket is találhatunk (*risque créé tan*,³³ *finalitas-elmélet*,³⁴ *ártatlansági teória*³⁵), az itt felsorolt elvek azok, amelyek egységesen szerepelnek a jogirodalomban.

Végezetül megállapíthatjuk, hogy önállóan egyik elv sem alkalmas arra, hogy megfelelő alátámasztást adjon a veszélyes üzemi felelősségre. Álláspontom szerint néhány elv kombinációja megfelelő magyarázatot ad a tárgyi felelősség ezen kategóriájára. Így a prevenció elv, az érdekelmélet és a veszélyesség elvének kombinációjával megérthetjük, mi volt a jogalkotó indoka, hogy ezen kivételes felelősséget beemelte a tételes jogba, hiszen egyik elv következik a másiktól, vagyis külön-külön nem elegendőek, hanem együttesen szükségesek és együttesen alkalmazandók.

3. Rövid történeti áttekintés

3.1. A veszélyes üzemi felelősség európai fejlődése

Az európai magánjogi kódexek kétség kívül követték a római jogi felelősségi rendszert a XVIII-XIX. századig, ugyanis a szerződésen kívül okozott kártérítési felelősség is vétkességet kívántak meg. Vétkes volt az a cselekmény, amely nem ütötte meg a *bona et diligens pater familias* zsinórmértékét, amit a justinianusi jog állított fel. Az európai jogirodalom azonban, ahogy már fentebb is említettem, alapjában véve változtatta meg ezt a felfogást. A vasút volt az első veszélyes üzem, ami „átalakítólag hatott az

MARTON 1992. 83. p.

A *risque créé* tana leginkább a veszélyesség elvének és az aktív *interesse* elvének az ötvözete.

Az *interesse* elvnek is nevezik, tehát akinek célja valamely dolog tartása, valamely cselekmény elkövetése, az a veszélyesség elvének által okozott károkért.

A veszélyesség elmélet lényege, hogy a károkozó bár ártatlan, a károsult még ártatlanabb, ezért a károkozó felelős.

az idők során nem nyert gyakorlati érvényesülést, így kimondható, hogy az 1874. évi tc. volt az, amely elsőként szakított a vétkeességi hagyományokkal.

A jogszabály kimondja: „*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 elháríthatatlan esemény (vis maior), vagy egy harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye, melyet a vaspályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy a megholtnak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta.*”⁴⁸ Mivel e törvény az 1871-es német ipari törvény, valamint az osztrák vasúti törvény mintájára született, nem tartalmazta a dolgokban bekövetkezett károkért való felelősséget, holott Stiller a javaslatában egyértelműen indítványozta, hogy a tárgyakra is terjedjen ki a vaspályák felelőssége.⁴⁹ Egyébként a mentesülési lehetőségek meggyeztek a külföldi mintául szolgáló törvényekével.

Az erőhatalomnál a törvény nem határozta meg, hogy a vis maior kizárólag az üzemi tevékenység körén kívülről származhatott-e vagy sem. A törvényjavaslat indokolásában úgy határozták meg az erőhatalmat, hogy az az esemény, amely „*magában foglalja mindazon események fogalmát, melyek sem előre nem láthatók s ennek folytán ki nem kerülhetők, sem emberi erő és óvatosság által meg nem akadályozhatók.*”⁵⁰ Magát a fogalmat Szladits Károly úgy határozta meg, hogy az az esemény amelyet az üzemi fenntartója egyáltalán nem tudott elhárítani.⁵¹ Dezső hozzáteszi még, hogy, „*kívülről jövő casus*”⁵², amely úgy értelmezhető, hogy a vasút csak akkor mentesült a felelősség alól, ha azt bizonyította, hogy az erőhatalom az üzemi tevékenységen kívül érkezett. Ennek értelmében nem hivatkozhatott a vaspálya-vállalat arra, hogy kazánrobbanás történt, vagy akár a szállítás során egy híd összeomlott, hiszen ezek olyan körülmények voltak, amik a tevékenységével közvetlen vagy közvetett oksági kapcsolatban álltak. Érdemes megjegyezni, hogy Dezső Gyula szerint a vaspályát nem mentesítette a felelősség alól, hogy a mozdonyvezető hirtelen megörlött, míg Szladits szerint ez vis maior-lösség alól, hogy a mozdonyvezető hirtelen rögzítette, hogy az erőhatalom „*abként volt értékelhető.*” Marton viszont egyértelműen rögzítette, hogy az erőhatalom „*abszolúte, mindenkire nézve elháríthatatlan, megelőzhetetlen esemény*” és kimondta, hogy teljesen mindegy, hogy ez kívülről vagy belülről származik-e, a lényeg az esemény megelőzhetetlensége.⁵³ Ebből látszik, hogy a bírói joggyakorlatra hárult az a nehéz feladat, hogy eldöntse, vajon az adott jogvitában a mentesülésre való hivatkozás erőhatalomként értékelhető-e, amit mindig esetenként kellett mérlegelni.

Problémás volt továbbá, hogy a harmadik személy elháríthatatlan cselekményét miként kellett értelmezni, hiszen a vis maior fogalmi körébe e mentesülési alakzatot be lehetett vonni, ugyanis a vasút szempontjából közömbös volt az, hogy az erőhatalom mi okozta, mivel, ahogy fentebb említettem, a lényeg a cselekmény megelőzhetetlensége. További mentesülés volt a sértett saját hibája, ami az önhiba fogalmával egyezik.

⁴⁸ SZLADITS KÁROLY: *A magyar magánjog mai érvényben. Törvények, rendeletek, joggyakorlat.* III. rész. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata, Budapest, 1934. 314–315. pp.

⁴⁹ STILLER 1871. 18.

⁵⁰ Az 1872. évi szeptember hó 1-jére hirdett Országgyűlés Nyomtatványai. Képviselőházi Irományok. XII. kötet 588. iromány. 58. p.

⁵¹ SZLADITS 1933. 298. p.

⁵² DEZSŐ 1917. 140. p.

⁵³ MARTON 1992. 198. p.

meg. Nem volt egységes nézet abban sem, hogy az önhiba vétőképeséget kívánt-e meg vagy sem. A vétőképeség azt jelenti, hogy az illető életkoránál, és ehhez igazodó szellemi fejlettsége alapján képes felismerni magatartása jogellenességét, veszélyességét. Szladits szerint az önhiba megállapításának feltétele a vétőképeség, ami az elmebeteg vagy serdületlen gyermek részéről nem áll fenn, vagyis az önhibát a károsult szándékosságának vagy gondatlanságának kellett okoznia.⁵⁴ A másik nézet pedig az, hogy a károsultnak a belső motívumait figyelmen kívül kell hagyni, csupán az releváns, hogy az illető cselekménye okozta-e a balesetet, vagyis objektív értelemben kell vizsgálni a cselekményt, ennek következtében nem releváns az, hogy az illető vétőképes-e, így a vétőképtelen személy is idézhetett elő önhibát.⁵⁵

A fentiekből látszik, hogy bár a tárgyi felelősség bevezetése megvalósult, rendkívül sok kérdés merült fel a törvénnyel kapcsolatban. Az indokolásból kitűnik, hogy a törvény létrehozásának elsődleges oka a technikai fejlettség miatt, a bizonyítási teher megfordítása volt: „*a tényállás megállapítását gépészeti ismerettel bíró szakférfiaknak is gyakran lehetetlenné teszik, szükséges kimondani miszerint [...] a társaság tartozik a bírót arról meggyőzni, ha a felelősségétől szabadulni akar.*”⁵⁶ További kérdés volt, hogy a német mintát követve, a gyárakra milyen felelősségi alakzat legyen érvényben. Bár a vasút volt az első veszélyes üzemi, aminél a tárgyi felelősséget bevezették, az ipari üzemek hazai szabályozása hamarabb megvalósult, ami bár a német mintát követte, de nem vette át az 1871-es *Reichshaftpflichtgesetz* azon rendelkezését, amely úgy rendelkezett, hogy a felelősség kizárólag a felügyelő vétkeessége esetén állt be. Az 1872. évi VIII. tc. (Az ipartörvény) 69. §-a értelmében „*Minden gyáros köteles gyárában saját költségén mindazt létesíteni és fenntartani, a mi tekintettel az ipariüzlet és telep minőségére, a munkások életének és egészségének lehető biztosítására szolgál.*” Természetesen itt még vétkeességi alapon vonták felelősségre a tulajdonost, ha ezen kötelezettségének nem tett eleget. Az 1884. évi XVII. tc., az ipartörvény 114. §-a megtartotta a korábban hatályban lévő törvény rendelkezését, így nagy változást nem hozott a felelősség alakulásának a körében. A veszélyes üzemi felelősség alakulásában az 1893. évi XXVIII. tc. kiemelt szerepet játszott, amely az ipari és gyári alkalmazottak baleset elleni védelméről és az iparfelügyeletről szólt. Az 1. §-a megegyezett a fent említett ipartörvények rendelkezésével, mégis a bírói gyakorlat a 37. §-ban találta meg a tárgyi felelősséghez vezető utat. E rendelkezés úgy szólt, hogy „*Az, a ki a jelen törvényben előírt kötelezettségek teljesítését elmulasztja, kihágást követ el, és az alantabb törvényben meghatározott pénzbüntetéssel sújtandó, - fenmaradván úgy a polgári, mint büntető törvény szerinti felelőssége, ha mulasztása miatt valamely baleset történt.*” A legjelentősebb fordulat a „fenmaradván úgy a polgári [...] felelőssége” volt, mivel e rendelkezés hivatkozva a bírói gyakorlat kiterjesztette a vasutak szigorú felelősségét az üzemi tulajdonosaira. A balesetek bekövetkeztekor vélelmezték a vétkeességet, tehát a tulajdonosoknak kellett bizonyítaniuk, hogy mentesülési ok fennállt-e: vis maior, har-

1893. 297. p.

189. p.

188. ir. 58. p.

madik személy elháríthatatlan cselekménye, illetve a sértett önhibája.⁵⁷ Így az „ipari culpa” Magyarországon is érvényre jutott.

Vitatott volt, hogy minden egyes veszélyes üzemet külön törvényi szabályozás alá vonjanak-e, mint a németeknél vagy a későbbiekben alkossanak egy generálklauszult, amely alkalmas arra, hogy a technikai fejlődéssel haladva lépést tudjon tartani. Erre sokat kellett várni, mivel a jogalkotók nem hoztak létre egységes magánjogi törvénykönyvet, majd csak a bírói joggyakorlat által használt 1928-as Magyar Magánjogi Törvényjavaslat tartalmazott a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezéseket. Addig viszont a bíróságokra hárult az a feladat, hogy az 1874. évi tc. rendelkezéseit értelmezve kialakítsanak egy egységes gyakorlatot, valamint a veszélyes üzemek körét kitágítsák a hazai jogrendszerben.

II. A bírói joggyakorlat

1. A veszélyes üzemi felelősség a Magyar Magánjogi Törvényjavaslat előtt

1.1. A tárgyi felelősség „befogadása”

Az 1874. évi XVIII. tc.-kel a tárgyi felelősség bekerült a tételes jogba, azonban az alkalmazása nem volt „zökkenőmentes”. Elsődleges kérdés volt a jogszabály személyi hatálya. Kizárólag a vasúti vállalat volt-e a felelős a törvény értelmében? Az 1. § a vaspálya üzemet említette, nem tett különbséget gőzmozdony, illetve lövontatású vonat között, holott a vasúti üzem fogalmából egyértelműen kitűnik, hogy az üzemi tevékenységgel összefüggő kárért felelt a vállalat, így nem volt jelentősége magának a vonat fajtájának. A bíróságok azonban kizárólag a gőzmozdonyokra kezdték alkalmazni a fokozott felelősséget. Így a Budapesti Kir. Ítéltábla eltekintett e törvény alkalmazásától, mikor a felperes férjét egy „lóvonat” elütötte, amibe a férfi belehalt, mivel a törvény „rendelkezései csakis a gőzmozdonyú vonatokra terjed ki [...], az 1874. XVIII. t. cz. rendelkezései irányadoul el nem fogadhatók, hanem az általános magánjogi elvek szerint döntendő el.”⁵⁸ Tehát hiába, hogy a vasúti üzem körében keletkezett a kár, ezáltal pedig a törvény hatálya alatt állt a vállalat, mégis szubjektív alapon bíralták el az esetet, így a bizonyítási teher az elhunyt férfi feleségét terhelte, neki kellett bizonyítania, hogy a vállalat részéről szándékosság vagy gondatlanság állt fent.

Vitás volt, hogy a tárgyi felelősség alkalmazása az üzem veszélyességének a tényéhez vagy (ettől eltekintve) kizárólag az üzem folytatásához kapcsolódott-e?⁵⁹ A bírói joggyakorlat eltérő indokolásokat adott, hiszen egyszer arra hivatkozott, hogy a vasutat

⁵⁷ MARTON 1992. 171. p.

⁵⁸ MÁRKUS DEZSŐ: *Felsőbíróságaink elvi határozatai. A M. Kir. Curia és a Kir. Táblák elvi jelentősége döntéseinek rendszeres gyűjteménye.* VII. kötet. Grill Károly cs. És Kir. Udvar. Könyvkereskedése. Budapest, 1897. 235. p. (93. decz. 28. 1046/93.)

⁵⁹ SZLADITS 1933. 296. p.

„üzemének sajátos veszélyeivel okozati összefüggésben álló balesetek folytán”⁶⁰ terhelte fokozott felelősség, egy további ítéletben azonban azt mondta ki, hogy a „bekövetkezett baleset és a vaspálya üzeme között fenforojjon az okozatos összefüggés.”⁶¹ Ha az utóbbit fogadjuk el helyesnek, akkor ilyen alapon a vállalat felelősségét kellett volna megállapítani, mikor a felperes a szalmával megrakott vasúti kocsit tetejéről leestett, mert meg akarta húzni a kötelet, amivel a szalmát összefogták.⁶² Ebben az értelemben a veszélyesség elvét alkalmazta a joggyakorlat, bár az 1874. évi XVIII. tc. szövege nem tartalmazta ezt a kifejezést, mégis általános elfogadást nyert, hogy a vasúti tevékenysége különös veszéllyel jár. Ez sem valósult meg azonban maradéktalanul, mivel a vaspálya-vállalat felelősségét állapították meg akkor is, amikor a vasúti kocsira felrakodtak, vagy akkor, mikor a raktárépületben tűz ütött ki és az oltás közben baleset történt.⁶³ Ugyanígy az üzemi kör kérdése merült fel a sínvágás, illetve a mozdonyok a műhelyből való kitolása közben történő baleset bekövetkeztekor. Az előbbi a vasúti üzemmel volt kapcsolatos, így az 1874. évi törvény értelmében a vasutat tárgyi felelősség terhelte a sínvágás közben keletkezett károk tekintetében.⁶⁴ Az utóbbinál azonban a Kir. Curia megállapította, hogy a műhelyből az udvarra való kitolása a mozdonyok nem esik a veszélyes üzemek tekintete alá.⁶⁵ Ebből látszik, hogy nem volt egy egységes meghatározása az üzemi körnek, hiszen mind a sínvágás, mind az azon való művelet (mozdonytolás) a vasúthoz, annak üzemi tevékenységéhez kapcsolódott, hiszen ezek nélkül a műveletek nélkül a vállalat nem tudott volna adekvátan működni, mind a két tevékenység elengedhetetlen volt.

Végezetül problémás volt, hogy ebben az időszakban a vétkességi tan még elsődleges volt az objektívval szemben. Történt ugyanis, hogy a felperes sérülést szenvedett, amikor a vonat kisiklott. A Budapesti Kir. Ítéltábla megállapította, hogy a kisiklás csakis balesetnek tekinthető, és a vonat veszélyes jellegével okozati összefüggésben következett be a szerencsétlenség, így az 1874. évi törvény értelmében a vállalatot terhelte a bizonyítás. A bíróság az indokolásban azonban nem azt mondta ki, hogy a vasúti vállalat vis maior, harmadik személy elháríthatatlan cselekménye, vagy a sértett önhibája esetén mentesül, hanem hogy „az általános bizonyítási elvek szerint alp. köteles bizonyítani, h. a bekövetkezett baleset nem az ő közlegeinek mulasztásából, gondatlansága vagy hibájából származott.”⁶⁶ Tehát tárgyi felelősségre hivatkozva állapította meg a bizonyítási terhet, azonban magát a mentesülést a vállalatnak vétkességi alapon kellett bizonyítania. Az, hogy az általános bizonyítási elvekre hivatkozva állapította meg az alacsony bizonyítási terhet dogmatikailag problematikus, hiszen ezen elvek szerint a vállalatnak kellett bizonyítani a másik fél vétkességét.

CSAK KÁROLY: *Magyar döntvénytár. A Magyar Kir. Curia, Kir. Ítéltáblák, nemkülönben más bíróságok elvi jelentőségű határozatai.* VIII. kötet. Politzer Zsigmond és fia jogi kereskedés és kiadóhivatala. Budapest, 1906. 1063. p. (Curia 1902. május 21. 2584. sz.)

CSAK 1906. 1068. p. (Curia 1904. május 31. 3673/1903. sz.)

CSAK KÁROLY-GYOMAI ZSIGMOND: *Grill-féle döntvénytár.* XIII. kötet. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1908. 438. p. (Curia 1906. június 22. 2199. sz.)

CSAK 1933. 296. p.

CSAK KÁROLY: *A magyar bírói gyakorlat. Magánjog.* II. kötet. Grill Károly Könyvkiadó Vállalata. Budapest, 1935. 697. p. (7715/1905. sz.)

CSAK 1937. 237. p. (94. nov. 3. 5296/94 sz.)

Megállapítható, hogy a tárgyi felelősség alkalmazása bár érvényesült, azonban a bírói joggyakorlat nehezen reagált ezen felelősségi alakzatra. Ugyanakkor a joggyakorlat bírói aktivizmussal a vasutak felelősségét elkezdte kiterjeszteni különböző tevékenységekre, üzemekre, így a veszélyes üzemi felelősség széleskörű alkalmazást nyert a magánjogban.

1.2 A veszélyes üzemi felelősség kiterjesztése

A joggyakorlat az 1874. évi törvényt kiterjesztő értelmezéssel kezdte el alkalmazni a különféle tevékenységekre, illetve üzemekre. A jogalkotók nem kívánták külön törvényben szabályozni az egyes veszélyes üzemeket, így a bírói gyakorlat játszott kiemelkedő szerepet abban, hogy megfelelő jogi indokot adjon a veszélyes üzemi felelősség bevezetésére. A Kir. Curia egy 1899-ben született ítéletében adta indokát e felelősség kiterjesztésének, amikor a vasút felelősségét állapította meg a mozdonyából kirepülő szikra miatt, aminek következtében egy ház kigyulladt. Az indokolásból kiindulva, hogy „jogi indoka tehát csakis az eset sajátos és különleges viszonyaiból kiindulva, az alperes által folytatott vasuti üzem harmadik személyek tulajdonát veszélyeztető természetében kereshető [...]. Mert a mindenkit megillető jogvédelem megköveteli, hogy akkor, amikor a tulajdonos a törvény által megengedett és annak alapján gyakorolt üzem beállítását nem kérheti: a harmadik személyek tulajdonát veszélyeztető üzemre való jogosultsággal a veszélyből eredő károkért való felelősség együtt járjon.”⁶⁷ Itt mondta ki először a bíróság azt az általános jogelvet, hogy ezen üzemek létesítése nem jogellenes, hiszen az a tulajdonjog korlátozásával járt volna, de mivel e vállalatok tevékenysége harmadik személyek tulajdonát veszélyeztethetik, az ebből eredő károkat annak kellett viselnie, aki az üzemet fenntartja. Ez az ítélet azért volt jelentős, mivel a törvény nem tartalmazta a dolgokban bekövetkezett károkért való felelősséget, azonban a bírói gyakorlat kiterjesztette a tárgyi felelősséget harmadik személyek tulajdonában bekövetkezett károkra is. Összességében kijelenthető, hogy fennállt a vasút tárgyi felelőssége, ha az üzem veszélyes volta miatt valaki életét veszítette, testi sérülést szenvedett, valakinek a tulajdonában kárt okozott és nem állt fenn mentesülési ok. A legtipikusabb veszélyes üzem a gépjármű volt, aminek a külön szabályozására Kolosváry Bálint hívta fel a figyelmet: „a magánjogban az automobílok stb. által okozott károkért való felelősség kérdését s annak mikénti szabályozását tolják előtérbe, s következően szükségessé teszik az ált. magánjog és az esetleges speczialis automobil-jog közti viszonynak meghatározását.”⁶⁸ Azonban a jogalkotók nem kívánták külön törvényben szabályozni a gépjárművet, mivel nem akartak minden egyes veszélyes üzemre külön törvényt alkotni. Ezért Kolosváry is arra az álláspontra jutott, hogy kizárólag a bíróságok tudják analógia alapján a tárgyi felelősség körébe vonni a gépjárműveket, hiszen „a veszélyeztetőhatóság ezen magasabb fokára tekintettel az analógia alapjául vett törvény-szakasz (1874. XVIII. 1. §.) kiterjesztő magyarázattal alkalmazandó.”⁶⁹ Ezen formát használva a gyakorlat a felelősség hatálya alá vonta a villamos üzemeket,⁷⁰ gőzhajó-

⁶⁷ GRECSÁK 1906. 1060. p. (1899. március 15. 5332. sz.)

⁶⁸ KOLOSVÁRY BÁLINT: *Automobílkárok*. in: Erdélyrészi Jogi Közlöny. 1908/37. 397. p.

⁶⁹ KOLOSVÁRY BÁLINT: *Automobílkárok. Folytatás és vége*. in: Erdélyrészi Jogi Közlöny. 1908/38. 406. p.

⁷⁰ GRECSÁK 1906. 1065. p. (Curia 1903. okt. 29. 2441/1903. sz.)

kat,⁷¹ bányauzemeket,⁷² felvonókat,⁷³ mivel elemi erővel működtek, ami már önmagában olyan veszélyt hordozott, ami indokoltá tette, hogy vétkesség nélkül is feleljenek a bekövetkezett károkért. Kijelenthető, hogy az elemi erő jelenléte már önmagában elegendő indok volt arra, hogy a tárgyi felelősséget alkalmazzák. Problematis volt az ipari, illetve a kisipari üzemek kérdésköre, mivel minden esetben a bíró mérlegelésén múlt annak eldöntése, hogy a vállalat veszélyes üzemmódot alkalmaz-e vagy sem. Ha megállapította, akkor perdöntő jelentősége volt, hiszen a károkozót terhelte a bizonyítás. A joggyakorlat nem volt egységes ebben a kérdésben sem, mivel a rozsdás, abrondcsos hordók javítását veszélyes üzemnek minősítette,⁷⁴ azonban egy olyan ipari üzemet, ahol a bakteriumos fertőzés nagyobb fokú volt, nem vonta a tárgyi felelősség alkalmazási körébe.⁷⁵ Ha a gyakorlat abból a feltevésből indult ki, hogy gépi erővel működő üzemek mindenképpen tárgyi felelősséget vontak maguk után, akkor az azzal magyarázható, hogy a veszély bekövetkezésének a lehetősége folyamatosan fennállt. Ez a permanens veszélyhelyzet azonban nemcsak az elemi erő vonatkozásában állt fenn, hanem egy olyan ipari vállalatnál is, ahol a fertőzés lehetősége nagyobb fokú volt, mégis a gyakorlat nem terjesztette ki a tárgyi felelősséget e vállalatokra, pedig voltak olyan esetkörök, mikor gépi meghajtás nélküli tevékenységre is alkalmazták az 1874. évi törvényt: vasalógépre, pinceásásra, dorongfa több méter magasságban történő felrakására vagy éppen kútásásra.⁷⁶ Másrészt a rozsdás abrondcsoknál konkrétan egy személy vonatkozásában állt fenn a veszélyhelyzet, mivel az szenvedhetett el sérülést, aki a javítással foglalkozott, így a speciális prevenció elvét alkalmazta a gyakorlat. A bakteriális fertőzés több személy életét veszélyeztette, így a „túlnyomó érdek” elve megkívánta volna, hogy az üzem tulajdonosát fokozott felelősség alá vonják.

A kisebb vállalatok vonatkozásában felmerült az a probléma, hogy e felelősségi alakzat ellehetetleníti az üzem működését, hiszen nem olyan nagy tőkével működtek, mint egy nagyvállalat, és a méltányosság, illetve a gazdasági érdek is megkívánta, hogy a kisvállalatok nagyszámban működjenek, mégis a gyakorlat nem tett különbséget a kettő között. Természetesen egy vállalatot attól, hogy „nagy méretű” nem vonták egyből a tárgyi felelősség hatálya alá, hanem a bíróság ott is az üzemi tevékenység mérlegelésével döntötte el, hogy veszélyesnek minősíti-e vagy sem.

A felelősség kiterjesztése ezekre az ipari üzemekre megtette a hatását, hiszen a tulajdonosokat arra ösztönözte, hogy minden óvintézkedést megtegyenek annak érdekében, hogy az esetleges baleseteket elkerüljék, így a prevenció elv teljes mértékben érvényre jutott. Bár kezdetben hatalmas terhet jelentett, hogy vétkesség nélkül is feleljenek a károkért, a kármegosztás elve fokozottan beépült a magánjogba a biztosítási törvény révén, így a vállalatok tulajdonosai is egyfajta védelemben részesültek.

1935. 711. p. (Bp. T. 324/1904.)

1935. 714. p. (P. VII. 3319/1905.)

1935. 714. p. (5363/1916.)

1935. 35. p.

1935. 714–715. pp. (1878/1906.)

1935. 35–36. pp.

2. A veszélyes üzemi felelősség a Magyar Magánjogi Törvényjavaslatban

Mint fentebb láttuk, a századforduló után elterjedt a veszélyes üzemi felelősség alkalmazásának a köre a bírói aktivizmusnak köszönhetően. Egységes magánjogi kódex hiányában azonban nem volt olyan törvényi szabályozás, amire a bíróságok hivatkozhattak volna az ítéleteikben, kizárólag az 1874. évi XVIII. tc. szolgált hivatkozási alappal. A Magyar Magánjogi Törvényjavaslat bár nem lépett hatályba, mégis a bírói gyakorlat e javaslat rendelkezéseire is hivatkozott, amiben a veszélyes üzemi felelősség korlát e javaslat rendelkezéseire is hivatkozott, amiben a veszélyes üzemi felelősség rögzítésre került. Az Mtj. nem kívánta taxatívén felsorolni, hogy melyek képezték ezen üzemek körét, hanem generálklauzulával írta körül, amely tartalmazta azon ismérveket, amelyek a joggyakorlat hosszú évtizedek alatt kialakított. Ezt a felelősségi alakzatot a vétkesség okozott károkért való felelősség helyett el, tehát egyértelműen rögzíti, hogy „vétkesség”, azaz a vétkesség ebben az esetben fel sem merült. Az Mtj. 1741. §-a írta körül a veszélyes üzemeket: „Aki önállóan oly ipari vagy egyéb foglalkozást folytat vagy bármely célra oly üzemmódot alkalmaz, amely természeténél fogva különös veszéllyel jár, felel az ilyen iparüzésből, foglalkozásból vagy üzemmódból akár alkalmazásával, akár harmadik személyre háruló kárért, ha csak nem bizonyítja, hogy a kár erőhatalom okozta.” Az Mtj. ezután példálózó jelleggel felsorolta a „klasszikus” üzemeket: vasút, gőzhajó, villamos szolgáltató, építő és bányavállalatok, gépkocsik, felvonógépek, repülőgépek, léghajók. Mint látjuk az Mtj. az 1741. §-ában kimentési lehetőséggel csak az erőhatalmat említette, azonban a következő rendelkezés kimondta, hogy a károsult nem követelhet vétkesség kárért való felelősség címén kártérítést, ha a kár egyedül az ő hibája okozta. Harmadik személy elháríthatatlan cselekményét továbbra is alkalmazta a joggyakorlat, mint kimentési okot, továbbá kiterjedt a tárgyi felelősség természetesen a dolgokban bekövetkezett károkra is.

Dezső Gyula szerint az 1741. § „határozottan egyike a legsikerültebben szövegezett szakaszoknak.”⁸⁵ Ez kétség kívül igaz, hiszen széleskörben lefedte azon tevékenységeket, amelyek megalapozták a tárgyi felelősséget. A szöveg konstrukciójából kitűnt a veszélyesség, valamint az érdek-elv ötvözte, hiszen maga az a tény, hogy az ipari vagy egyéb foglalkozás különös veszéllyel járt, megalapozta a fokozott felelősséget. Az érdek-elv pedig kiterjesztette a tárgyi felelősség alkalmazási körét, hiszen az Mtj. rögzítette, hogy: „bármely célra oly üzemmódot alkalmaz”, vagyis a veszélyes üzemi felelősség hatálya alá tartozott az is, aki egy tevékenységet géppel vagy egy berendezésnek oly működési módjával végzett el, amely másokra nézve veszéllyel járt. Az állandó bírói gyakorlat szerint továbbá két veszélyes üzemnek a találkozása kizárta a tárgyi felelősség szabályát és az általános kártérítési felelősség szerint kellett megítélni, mivel „a veszély egyformasága a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezésnek egyik vagy másik fél javára leendő alkalmazását kizárja.”⁸⁶

Nem tartalmazta az Mtj. azt az esetkört, mikor két veszélyes üzem találkozásából származott a kár. Ez az eset azonban elég gyakori volt (és a mai napig az), hiszen a legtipikusabb veszélyes üzem a gépkocsi volt, amit az emberek a mindennapi életükben

⁸⁵ DEZSŐ 1932. 33. p.

⁸⁶ SÁNDORFY KAMILL: Az autóbaleset büntető- és kártérítési joga. Az autótartó, az úrvezető és a sofőr bíróság előtt. II. kiadás. Lunger-féle Könyv-és Lapterjesztő Vállalat. Budapest, 1934. 30. p.

használtak és rendkívül sok közúti baleset következett be két gépkocsi összeütközéséből. Ha a balesetből kifolyólag harmadik személynek kárt okoztak, a veszélyes üzemi felelősség passzív alanyai harmadik személy irányába egyetemlegesen feleltek.⁸⁷ A kérdés tehát az volt, hogy a belső viszonyban maradjon-e a tárgyi felelősség, vagy ettől eltekintve a vétkesség kapjon-e helyet? Az alábbi esetben is ez merült fel, mikor az alperes az országúton a felperes gépkocsiját megelőzte, de az előzés közben az alperes gépkocsijának a tengelye nekiütközött a felperes gépkocsijának, amelynek következtében a felperes az árokba borult.⁸⁸ A Gyulai Kir. Törvényszék kimondta, hogy: „a baleset két veszélyes üzem találkozásából keletkezett, tehát az a szabály lenne alkalmazandó, hogy a felelősség megítélésénél az általános jogszabályokat kell irányadónak venni, [...] kutatandó volt tehát, hogy melyik részen van nagyobb, esetleg kizárólagos felelősség.”⁸⁹ Az általános jogszabályokra való hivatkozást a kialakított gyakorlatra értette a bíróság, mivel „ha a kárt két veszélyes üzemnek működése, az üzemnek körében idézte elő, a veszélyes üzemekre vonatkozó rendelkezéseknek az egyik vagy másik fél javára alkalmazása helyett a felelősség megállapításánál az általános magánjogi szabályok az irányadók.”⁹⁰ Tehát a veszélyes üzem passzív alanyai egymás irányába a vétkesség szabályai szerint, harmadik személy irányába a tárgyi felelősség alapján egyetemlegesen feleltek. Ezt a szemléletet tükrözte az Mtj. is, hiszen az 1745. § értelmében ha egy személy vétkesség nélkül okozott kárért felelt és más személy ugyanezt a kárt tiltott cselekmény miatt volt köteles megtéríteni, akkor harmadik személy irányába egyetemlegesen feleltek, egymás közötti viszonyukban a kártérítési kötelezettség a tiltott cselekményt elkövetőt terhelte. Főszabályként ugyanis a kártérítési kötelezettség a vétkesség folyamánya volt (mint a tiltott cselekményeknél), és a tiltott cselekmény fogalma alá esett az, ha a hatósági rendelkezést a gépkocsi vezetője megszegte, veszélyeztetve ezzel a közbiztonságot.⁹¹

Levéltári kutatásom során számos ítéletet olvastam át, amelyekből kétségtelenül kitűnt, hogy a bírói joggyakorlat az Mtj.-t mögöttes szabályozásként használta, és sok esetben jogintézmények vonatkozásában a javaslat rendelkezéseire hivatkoztak az ítéletekben, azonban a veszélyes üzemi felelősség megállapításánál egyszer sem utaltak az Mtj.-ra, mivel az Mtj. sosem lépett hatályba. Ha ezt a felelősségi alakzatot állapította meg a bíróság, még 1932-ben is a vasúti törvényre hivatkozott: „alperesek az 1874. évi XVIII. tc. o. határozmányai értelmében vétkesség nélkül is felelősek lévén az üzemekből bekövetkezett kárért”,⁹² mivel az egyetlen hatályban lévő, tárgyi felelősséget alapító jogszabály az 1874. évi XVIII. tc. volt. Mégis megállapítható, hogy az 1874. évi XVIII. tc. klauzulája mögöttes szabályként szilárd alapot adott a kialakított, hivatkozott joggyakorlat mellett a bíróságoknak, hogy minél szélesebb körben mérlegelhesse-

⁸⁷ Ugyanezért a vétkesség nélkül okozott kárért több személyt terhel felelősség, ezek a károsult irányában egyetemlegesen felelnek.

⁸⁸ H. I. 1932. 1003/1197/779.

⁸⁹ H. I. 1932. 1003/1197/779.

⁹⁰ A-VEKERDY GÉZA (szerk.): A polgári jogi határozatok tára egységes szerkezetben. A Magyar Magánjogi Társaság elvi határozata, jogegységi és teljes ülési döntvényei szakonként csoportosítva. Budapest, 1918. feb. 26. 7084/1917. sz.)

⁹¹ H. I. p.

⁹² H. I. 1932. 1003/1197/779.

legbonyolultabb része annak eldöntése volt, hogy az adott tevékenységet, foglalkozást a veszélyes üzemi felelősség hatálya alá vonják-e vagy sem.

2.2. Az üzembentartó kérdésköre

A veszélyes üzemi passzív alanya az üzembentartó, amely rendszerint egybeesett a tulajdonossal, de el is válhatott tőle. A bírói joggyakorlatban az üzembentartó kérdésköre leginkább a gépkocsik által okozott károkért való felelősségnél merült fel. Üzembentartónak lehetett tekinteni azt, aki a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytatta, az üzemi működését felügyelte, irányította, akinek érdekében az üzemi működött, akinek javára hasznát hajtott vagy egyéb előnyeit élvezte.¹⁰¹ A legegyszerűbb eset az volt, amikor a gépkocsi tulajdonosa maga vezette azt a gépjárművet, amely a balesetet okozta. Ha a gépjárművet jogtalanul elsajátították tőle, a tárgyi felelősség átszállt a jogtalan elsajátítóra, ilyenkor a tulajdonos mentesült a felelősség alól. Azonban a gépkocsi „állandó bérlője” az üzemi gépjárműben bekövetkezett balesetért.¹⁰² Ebből következik, hogy a felelős az automobil üzemi használatra való átengedése, vagy rövid ideig való bérlése nem szünteti meg a tulajdonos objektív felelősségét. A gépkocsi által okozott baleseteknél azonban nemcsak polgári per zajlott, hanem büntvádi eljárás is azzal szemben, aki a balesetet okozta. A büntetőjogi felelősség kizárólag azt terhelte, aki a gépjárművet vezette. A magánjogi felelősség azonban ennél tágabb volt, hiszen egyrészt az, aki ténylegesen vezette a gépkocsit vétkességi alapon felelt, másrészt az üzembentartó kártérítési felelősségét a tárgyi felelősség szabályai szerint kellett megítélni. Természetesen a büntetőbíró ítélete a magánjogi felelősség megállapítására nem volt befolyással, így hiába mentette fel a büntetőbíró a vádlottat, az a magánjogi felelősség alól nem szabadult.

Ilyen alapon az alperesek egyetemleges kártérítési felelősségét állapította meg helyesen a Szegedi Kir. Törvényszék, mikor az I. r. alperes tulajdonában álló és a II. r. alperes által vezetett gépkocsi felperest elgázolta. A II. r. alperes vétkes volt, mivel „nem fejtette ki azt a gondosságot a gépkocsi vezetésében, amelyet a rendelet a személy és vagyonbiztonság s a közlekedés rendje érdekében előír.”¹⁰³ Azonban az I. r. alperes, mint az alkalmazottjáért felelős személy, bár kellő gondossággal választotta ki a vezetőre a II. r. alperest, mégis pusztán azzal a ténnyel, hogy a gépkocsinak ő volt a tulajdonosa, a tárgyi felelősség alapján kártérítéssel tartozott felperesnek.

A jogtalan elsajátítás problémája merült fel az alábbi esetben: I. r. alperes, aki a gépkocsit vezette elgázolta a villamosátjárónál a felperest, aki súlyos testi sérülést szenvedett. II. r. alperes, aki az I. r. alperesnek volt az apja, volt a gépkocsinak az üzembentartója és a tulajdonosa. A büntetőbíró az I. r. alperest korábban már elítélte és megállapította, hogy a baleset előidézésében vétkes volt, azonban a polgári bíróság egyetemleges marasztalta az alpereseket, mivel a tárgyi felelősség alapján a gépkocsi üzembentartóját is terhelte a felelősség. II. r. alperes azzal védekezett, hogy a fia jogtalanul sajátította el a kocsit. A bíróság tényként állapította meg, hogy az apa „megtiltotta fiának: I. r. alperesnek, hogy a II. r. alperes tulajdonát képező személy autót vezesse és

¹⁰¹ FUGLINSZKY ÁDÁM: *Kártérítési jog*, HVG Orac Lap-és Könyvkiadó Kft., Budapest, 2015. 381–382. p.

¹⁰² SZLADITS 1935. 708. p. (P. VI. 3565/1911)

¹⁰³ MNL CSMILSZ VII. I. 1935. 802/996/799.

a cégnél alkalmazott [...] sofőrnek oly utasítást adott, hogy ne engedje meg, hogy az I. r. alperes a személyautót igénybe vegye.”¹⁰⁴ Az egyetemleges marasztalást a bíróság arra alapozta, hogy korábban egyszer már átengedte a fiának a gépjármű használatát, valamint többször előfordult az, hogy a fia jogtalanul használta a kocsit, mégsem tett ez ellen semmit, így kialakulhatott a fiában az a meggyőződés, hogy „az apai tilalom nem áthághatatlan és az áthágás különösebb következményekkel nem jár.”¹⁰⁵ Ez a klasszikus mögöttes felelősség esete, amelyet a bíróság a tárgyi felelősségnél igen szigorúan alkalmazott. A probléma az volt, hogy egy magánjogi bíróságnak kellett büntető jogi vonatkozású kérdésekben állást foglalnia, hiszen ahogy az I. r. alperes csalárd módon (mivel az alkalmazottnak azt hazudta, hogy az apja megengedte, hogy használja) II. r. alperes gépjárművét megszerezte, a jogtalan elsajátítást megvalósította, mégis egyetemleges marasztalta a bíróság az alpereseket.

Az üzembentartó kérdésköre merült fel a következő esetben is. A felperes az alperesek marasztalást kérte, mivel a felperes férjét balesetet érte annak következtében, hogy a III. r. alperes, aki a gépkocsit vezette (ami bérautó volt) összeütközött a II. r. alperes motorkerékpárjával, aminek következtében a férje halálos sérülés szenvedett. A bérkocsi üzembentartója az I. r. alperes, tulajdonosa pedig IV. r. alperes volt. A Gyulai Kir. Törvényszék kizárólag a II. r. alperest marasztalta és helyt adott az I., III. és IV. r. alperesek kifogásának miszerint a balesetet az ő részükről harmadik személy elháríthatatlan (II. r. alperes) cselekménye okozta, mivel „II. r. alperesnek az a cselekménye, miszerint a motorkerékpárjával az addig 60 km-es sebességét tartva balra huzott és így belerohant a IV. r. alperes tulajdonát képező autóba, a veszély üzemi szempontjából harmadik személy elháríthatatlan cselekményének tekintendő, mely IV. r. alperest de egyben az üzembentartó I. r. alperest is a kártérítési felelősség alól mentesíti.”¹⁰⁶ A Szegedi Kir. Ítéletábla, mint fellebbviteli fórum, azonban kimondta, hogy II. r. alperes cselekménye nem tudható be elháríthatatlannak, mivel a III. r. alperes kellő gondosság kifejtése mellett elkerülhette volna a balesetet. Így megállapította a III. r. alperes kártérítési felelősségét is, azonban ez maga utána vont az I. és IV. r. alperes marasztalását is, mivel „III. r. alperes által vezetett gépkocsinak I. r. alperes volt az üzembentartója, [...] a baleset idején IV. r. alperes volt a tulajdonosa, mert a gépkocsi igazolólap és engedély az utóbbi nevére volt kiállítva.”¹⁰⁷ Tehát tárgyi felelősség alapján a bíróság az I. és a IV. r. alperest, vétkességi elv alapján a III. r. alperest (mivel gondatlan volt a baleset előidézésében) egyetemleges marasztalta. Bár a II. és III. r. alperesek nem kezdeményeztek egymás ellen pert, az ő vonatkozásukban megállapítható, hogy az általános kártérítési felelősség szabályai szerint feleltek volna egymás irányába, mivel a balesetet két veszélyes üzemi használat okozta és ilyenkor a tárgyi felelősség alkalmazásától eltekintettek. Ami a IV. r. alperest illeti, kijelenthető, hogy a közte és az I. r. alperes között létrejött bérleti viszonyt a bíróság nem állandó jellegűnek állapította meg, mivel ilyenkor tárgyi felelősség nem terhelte volna a bérbeadót, csak akkor, ha a tulajdonos a kocsit egyszeri használatra engedte át, viszont ilyenkor felelt a bekövetkezett károkért, függetlenül attól,

CSMILSZ VII. I. 1940. 654/800/827.

CSMILSZ VII. I. 1937. 1003/1200/813.

károsulti közrehatás vizsgálata, holott az elhunyt férfi, aki ittas állapotban volt, számolható volt volna azzal, hogy az általa is ismert veszélyes kanyarban éjszaka átmenni fokozott veszéllyel járhat. Felmerülhet továbbá az a kérdés, hogy az a személy, aki születésénél fogva siketnéma volt, így a bíróság szerint fokozottabb gondosságra volt kötelezve, akkor az a személy nem volt fokozottabb gondosságra kötelezve, aki az ittas állapotot önhibából (felróható előmagatartással) alakította ki? A károkozó oldalról nézve pedig a méltányos kármegosztás itt is megállta volna a helyét abban a tekintetben, hogy az ő magatartásuk teljes mértékben szabályos volt, a sérült személy elkerülhetett volna a balesetet, mégis a bíróság az alpereseket egyetemlegesen (hiszen az I. r. alperes vezette a gépjárművet, azonban az üzembentartó a II. r. alperes volt) teljes kártérítésre marasztalta.

Szintén a méltányos kármegosztás hiánya mutatható ki abban esetben, amikor egy kilencéves gyermeket baleset ért a vasúti sínen, amelynek következtében maradandó fogyatékoságot szenvedett. A baleset akként következett be, hogy a gyermek át akart haladni a sínen a vonat előtt, de az áthaladás során elesett. A bíróság megállapította, hogyha nem bukott volna fel a sínekben, akkor a baleset elkerülhető lett volna. A Gyulai Kir. Törvényszék ítéletében kimondta, hogy az „*alperes alkalmazottait a baleset következte körül hiba nem terheli, addig a balesetet a sérült hibája okozta, amikor a vaspályavállalat az 1874. évi XVIII. tc. 1. §-a értelmében felelősséggel nem tartozik.*”¹¹⁸ A bíróság vizsgálta a gyermek belátási képességét és megállapította, hogy a korának megfelelő értelmi fejlettsége van, és ezen belátási képességgel fel kellett volna ismernie a vonat veszélyességét. Egyrészt ez arra enged következtetni, hogy az önhiba megállapításánál a bíróság vétőképeséget kívánt meg, vagyis, ha a károsult nem lett volna vétőképes, akkor az önhibát nem lehetett volna megállapítani. Másrészt vitatható, hogy a gyermek nem ismerte fel a vasút veszélyességét, hiszen megállapítást nyert, hogy a baleset annak köszönhető, hogy a gyerek a sínen elesett, vagyis jól mérte fel a helyzetet, csak a véletlennek köszönhetően az ítéletet, valamint a Kir. Kúria is eljárásban a Szegedi Kir. Ítéletábla helybenhagyta az ítéletet, valamint a Kir. Kúria is elutasította a felperes felülvizsgálati kérelmét. Ebben az esetben is a méltányosság elve megkívánta volna, hogy a koránál fogva védelemben részesült károsultnak (aki maradandó fogyatékoságot szenvedett) anyagi szolgáltatást nyújtsanak, hiszen a gyermek már helyzeténél fogva kiszolgáltatottabb helyzetben volt, továbbá a maradandó fogyatékoság az egész életében végigkísérte.

3. Összegzés

Összegzésképpen megállapítható, hogy az objektív felelősség térhódítása a veszélyes üzemeknek köszönhető, amelyek az ipari forradalom után az emberek hétköznapi életébe beépültek. Kezdetben a bíróságok igen nehezen tudtak túllépni a pusztán szubjektív alapú felelősségi rendszeren, azonban a tárgyi felelősség az 1874. évi XVIII. tc.-nek köszönhetően elismerést nyert a jogrendszerben, majd a XX. századra kialakult az a tárgyi kör, amely a veszélyes üzemi felelősség hatálya alá tartozott. Egységes magánjogi kódex híján, valamint, hogy a tárgyi felelősségre kizárólag egy speciális törvény

¹¹⁸ MNL CSMILSZ VII. I. 1938. 901/1279/819.

vonatkozott, a bíróságokra hárult az a feladat, hogy a kiterjesztő értelmezés módszerével minél szélesebb kört fedjen le a veszélyes üzemi felelősség. Természetesen ez azzal járt, hogy a gyakorlat némelyik kérdéskörben nem volt egységes. Megállapítható, hogy a „klasszikus” veszélyes üzemeknél, amelyeket az Mtj. is csak példálózó jelleggel sorolt fel, a tárgyi felelősséget a joggyakorlat igen szigorúan alkalmazta, mind a kármegosztás, mind az üzembentartók tekintetében, valamint a magánjog egészét átható egyik alapelv, a méltányosság sem érvényesült maradéktalanul. Azokban az esetekben azonban, mikor esetenként kellett eldöntenie a bíróságnak, hogy az adott tevékenység, foglalkozás, üzemmód a tárgyi felelősség körébe esik-e, a joggyakorlat nem volt egységes. Ez azzal magyarázható, hogy nem állítottak fel egy egységes mérce, amely részletesen leírta volna, hogy a veszélyes üzemeket milyen ismérvek jellemzik (hiszen csupán az, hogy veszély, nem ad kellő támpontot), nem úgy mint a hatályos jogunkban, mivel a jelenlegi hatályos rendszerben a bírói joggyakorlat megfelelő útmutatást ad annak eldöntésére, hogy az adott tevékenység veszélyes üzemnek minősül-e: kis rendellenesség ellenére súlyos kárt tud okozni az adott tevékenység, több személy életét, testi épségét, vagyont fenyegető kárveszélyt idéz elő, adott tevékenység olyan fizikai vagy technikai adottságokkal bír, amely súlyos kárhoz vezethet, valamint az erőhatásokat a gépek vagy természeti erők felhasználása megsokszorozza (alternatív feltételek).¹¹⁹

A Magyar Magánjogi Törvényjavaslat szövegét kvázi a bírói joggyakorlat munkálta ki, amely olyan jól sikerült, hogy az 1959. évi IV. törvény (Polgári Törvénykönyv), valamint a jelenlegi hatályos Polgári Törvénykönyv (2013. évi V. törvény) szövege szinte megegyezik¹²⁰ az Mtj. szövegével, de fontos változás, hogy törvényi szinten rögzítették az üzembentartó fogalmát, valamint az, hogy kimentési lehetőségként csak olyan elháríthatatlan ok jöhet szóba, amely a fokozott tevékenység körén kívül esik. A dolgozat jelentőségét abban látom, hogy manapság is aktuális kérdés az, hogy a polgári jogi felelősségi rendszerünk objektív vagy szubjektív alapokon nyugszik-e. Történetileg nézve a vétkességi rendszer volt a meghatározó XIX. századig, azonban a veszélyes üzemek kialakulását követően az addig szubjektív felelősségi rendszer el kezdett objektívizálódni. Marton Géza és számos más jogtudós is egy egységes objektív felelősségi rendszert szeretett volna bevezetni a magánjogba, ami azonban nem valósult meg teljes egészében az '59-es Ptk.-ban, de a vétkességi rendszert felváltotta a felróhatóság, ami már egy objektívizált mérce (hiszen nem az adott személytől elvárható magatartást kell kifejezteni, hanem az adott helyzettől), amelyet a jelenlegi hatályos Polgári Törvénykönyvünk is megtartott, így a felelősségi rendszer már-már szinte objektívnek tekinthető, és ez az objektívizálódás a jövőben még jobban előtérbe kerülhet.

¹¹⁹ ZK 2015. 351. p.

¹²⁰ 35. § (1) Aki fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytat, köteles az ebből eredő kárt megtéríteni. A felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott tevékenység körén kívül esik.

MIHÁLY BÁLINT BOTOS

THE HISTORICAL EXAMINATION OF THE LIABILITY FOR
HAZARDOUS ACTIVITIES IN PARTICULAR THE JUDICIAL
PRACTICE

(Summary)

The objective liability is still an actual question of the system of liability in the private law. There are different points of view in the legal literature whether the current system is based on a subjective or an objective liability. The doctrine of remedy is one of the most colourful and most antinomic area of the private law, since several scholars' opinion or propose can be read in this topic. However, such questions emerge constantly which put the systems of liability into new perspectives.

The aim of the study is to present the formation of the liability for hazardous activities, its legal realisation and its judicial practice in the national legal system. I did my research in the Hungarian National Archives, in its Archive of Csongrád County, where I worked up the practice of the Royal Regional Court of Appeal of Szeged between 1930 and 1940.

Structurally, the study may be divided into two parts. In the first part, I present the theoretical basics of the objective liability, I touch upon those principles interpreting it, refer shortly to the legal development in Europe and the importance of the Act XVIII of 1874. In the second chapter I examine the legal practice, how the courts reacted to the introduction of the liability for the hazardous activities.

As a conclusion, the court applied the objective liability for the 'classic' hazardous activities very strictly in the examined period. By right of the presented cases it can be seen, that when the hazardousness of an activity had to, be stated from case to case, the legal practice was divergent.

HORVÁTH REGINA*

Az okoseszközök világának kockázatai a
GDPR tükrében, avagy mennyire vagyunk
biztonságban?

I. Bevezetés

Napjainkban egyre többet hallani arról, hogy egy eszköz „okos”. Ezen eszközök lassan az életünk minden területét áthatják és jelentőségük a következő években csak még tovább fog növekedni. Ugyanakkor tagadhatatlan, hogy az okoseszközök alkalmazása jelentős adatvédelmi kockázatokkal is jár. A felgyorsult technológiai fejlődés megkönnyíti és lehetővé teszi egyrészt a személyes adatokhoz való hozzáférést, és azok nagy számban való gyűjtését. Másrészt a személyes adatok áramlása is egyre nagyobb méreteket ölt, immáron nem csak az egyes államokon belül, de az egyes államok között is. Az Európai Unió felismerte ezen terület védelmének a fontosságát, hiszen a személyes adatok áramlásának a gazdasági fejlődés szempontból nem célszerű határt szabni, azonban ezek az adatok ellenőrizhetetlenül vándorolnak tagállamok és harmadik államok között.

A személyes adatok megfelelő szintű védelme érdekében az Európai Unió egy min-
terjedő, átfogó szabályozást alkotott meg. Ez az ún. Általános Adatvédelmi
szabályzat (General Data Protection Regulation, röviden: GDPR), amely mondhatni for-
mális változást hozott. Kutatásomban erre az új szabályozásra koncentrálok az
okoseszközök világának tükrében.

Kutatásomban elsőként bemutatásra kerülnek az egyes intelligens megoldások,
használatának előnyei és-árnyoldalai is. Az újabb és újabb eszközök megjelenése-
vel a szolgáltatás is napvilágot lát. A technológiának köszönhetően már szinte
minden terület átalakulásra kényszerült a 90'-es évekhez képest, akik pedig nem képe-
sek a digitalizációra, azok többnyire arra kényszerülnek, hogy befejezzék tevékenység-
üket. Ezen belül az Európai Unión belül az Európai Bizottság tevékenységére foku-
szabnak többérté tevékenysége mutatható ki mind az infokommunikációs
szektorban, mind a személyes adatok védelme kapcsán. Végezetül a GDPR rendelke-
zik a személyes adatok védelméről, majd kifejezetten az okoseszközökre való alkalmazásukat vizsgálom