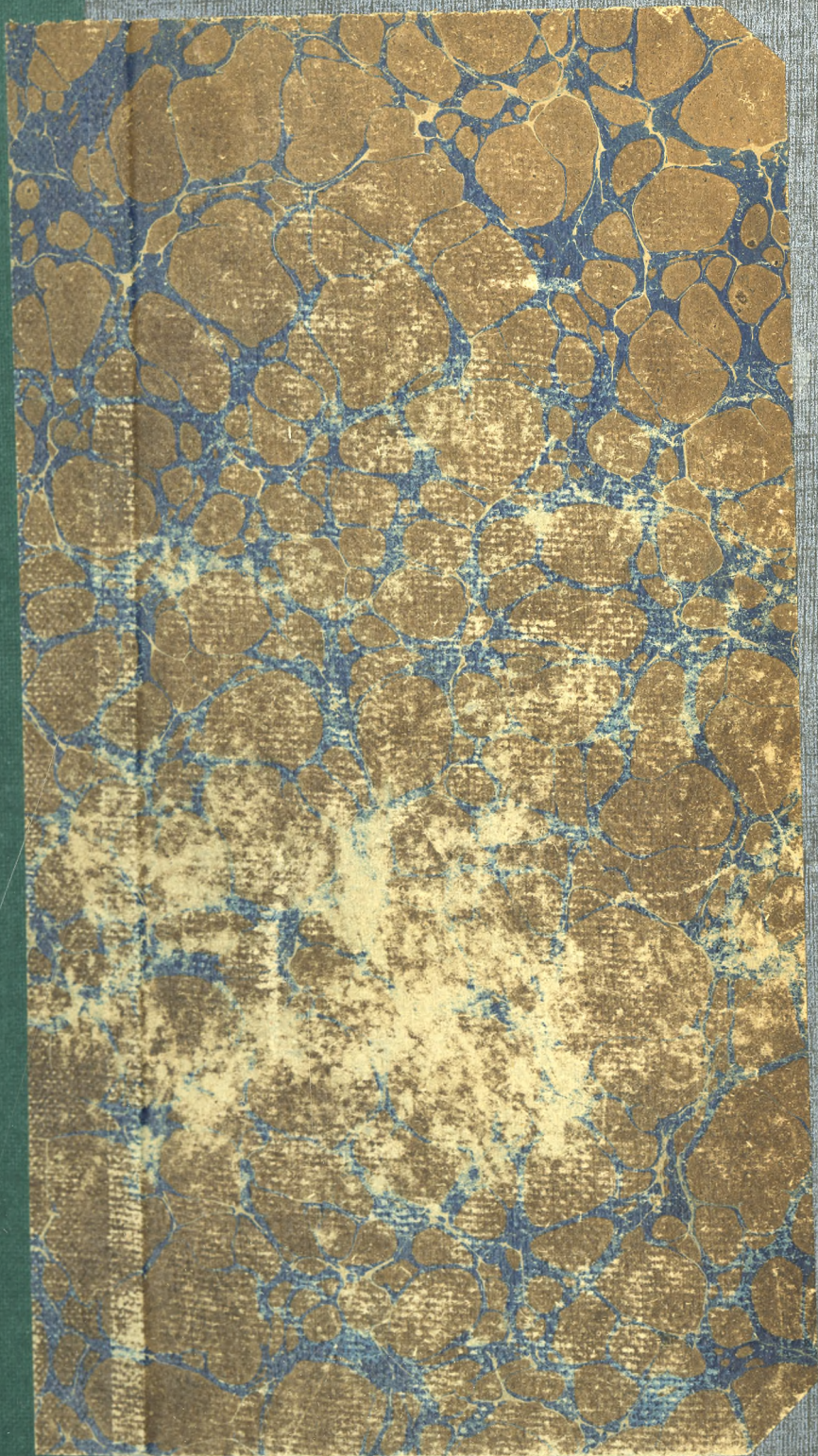


Politikai
röpiratok.

163.



MAGYAR JOGÁSZEGYLETI ÉRTEKEZÉSEK.

V.

163

1469

A VASUTI JOG

JELENLEGI ÉRVÉNYÉBEN

KÜLÖNÖS TEKINTETTEL

A NEMZETKÖZI VASUTI ÁRUFUVAROZÁSI JOG IRÁNT
BERN-BEN KÉT IZBEN FOLYTATOTT TÁRGYALÁSOKRA.

IRTA

D^r HERICH KÁROLY

MINISZTERI ORSZÁLTANÁCSOS.

FELOLVASTATOTT A MAGYAR JOGÁSZEGYLET 1881 NOVEMBER 12-KI ÜLÉSÉBEN.

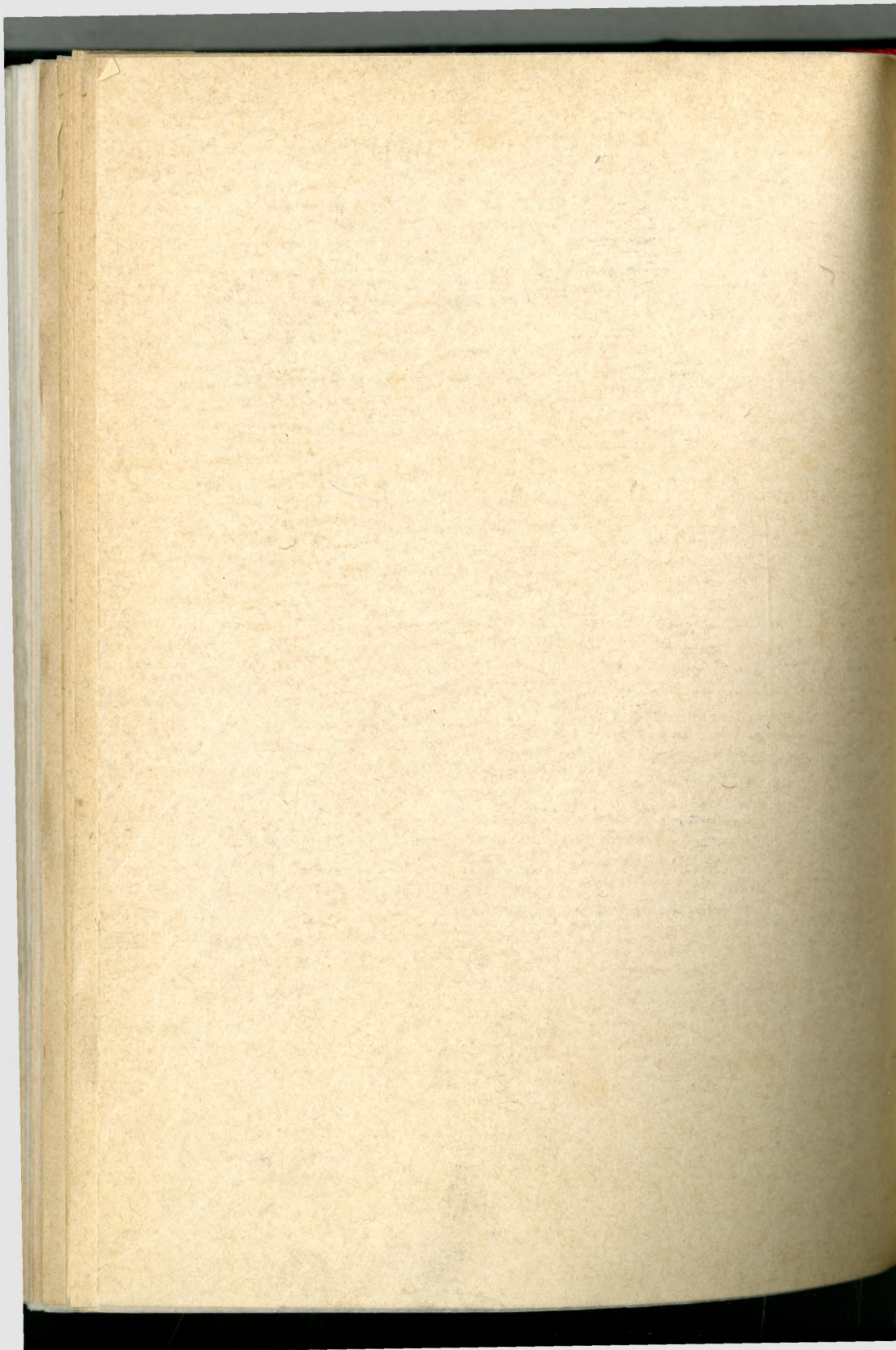
16.



BUDAPEST.

FRANKLIN-TÁRSULAT NYOMDÁJA.

1881.



A VASUTI JOG

JELENLEGI ÉRVÉNYÉBEN

KÜLÖNÖS TEKINTETTEL

A NEMZETKÖZI VASUTI ÁRUFUVAROZÁSI JOG IRÁNT
BERN-BEN KÉT IZBEN FOLYTATOTT TÁRGYALÁSOKRA.

IRTA

Dr. HERICH KÁROLY

MINISZTERI OSZTÁLYTANÁCSOS.

FELOLVASTATOTT A MAGYAR JOGÁSZEGYLET 1881 NOVEMBER 12-KI ÜLÉSÉBEN.



BUDAPEST.

FRANKLIN-TÁRSULAT NYOMDÁJA.

1881.

A. W. W. W. W. W.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1890

CHICAGO, ILL.

1890

CHICAGO, ILL.

1890

CHICAGO, ILL.

«Periculum privatum utilitas publica.»

Stephenson mottója.

Ötven évvel ezelőtt mondá THIESS: «C'est une idée insipide que de supposer que les voitures marcheront par elles-mêmes». ARAGO nem hitte, hogy az utazók hajlandók lesznek életüket veszélyeztetni. *Ferdinánd* császár megadta 1836-ban *Rothschild*nak a Nordbahn-concessiót tanácsosai ellenzése daczára: «Geben wir ihm's, lang' kann sich so was eh' nicht halten». Jelenleg — NEUMANN számítása szerint — naponként vasuton van 4 millió utazó és 44 millió métermázsa áruküldemény. A vasut szolgálatában állott 1878-ban 62.000 mozdony, 112.000 személyi- és 1,465.000 teherkocsi. A vasut nem ismer technikai akadályt: az utcák és folyók alatt, a háztetők felett halad a mozdony, a Semmeringen és Brenneren át, a Mont-Cénis, Gott-hard és Arlberg alpeseken keresztül (vagy 2 mérföldnyi tunellek). Még nagyszerűbbek a Pacific-vasutak s a legvakmerőbbek a perui vasutak, melyek a Cordillerákon át a Montblanc csucsát meghaladó magasságba szállnak. És beteljesült STEPHENSON jóvendölése, hogy a vasuton olcsóbban lehet utazni, mint gyalog.

A vasutak által úgy a személy- mint az áruforgalom közgazdaságilag, de jogilag is, valóban az előbbi állapotokhoz képest «földtehermentesítő», teljességgel új korszakot alkotó közlekedési eszközt nyert. *Olcsóság, gyorsaság, rendesség, biztosság, tömegesség*, egyaránt jellemzik a vasutat. A monopolisztikus helyzet eredményezte a fuvarozási kényszert (obligatio ex lege). A beruházott tőkék nagysága (összesen 37 milliárd forint) követeli, hogy a lehető legnagyobb forgalom idéztessék elő. A vasutak folytán vált lehetővé az, hogy csekély értékű

czikkek nagy távolságokra szállítatnak. A közgazdaságra nézve pedig legkiválóbb fontossággal bír azon körülmény, hogy a vasut *állandó* és versenye következtében még a vizen való közlekedést is olcsóbbító fuvarozási intézmény.

A vasutak keletkezése rendkívüli befolyással volt a termelés összes ágaira. Az őstermelés bevonatott a világforgalom conjuncturáiba, eleje vétetett a hajdanta gyakori zsírban való megfülésnak és inségnek egyaránt, az árak nivelliroztatnak, a termelés a lehetőség határáig fokozható, a termelési tényezők értéke nagyobbodott, a THÜNEN-féle termelési körök tágultak, az állattenyésztés mindinkább kelet felé szorítottak, az *érdészet* az abszolút erdőtalajra szorúl, a bányászat, melynek a vasutak keletkezésöket köszönik, különösen fossil-termékeire nézve rendkívüli transportabilitást nyer, ipar és kereskedelem közvetlenül érintkezik, a gyáripar terjed, az egyes iparágak felkereshetik a legkedvezőbb termelési telepet, az előrehaladott ipar sokkal nagyobb kelendőségre számíthat, nemzetközi munkamegosztás létesül, a kereskedelmi kockázatok apadnak, a termin-kereskedés mindnagyobb mérveket ölt, a városok veszítik jelentőségüket, a kiállítási ügy óriási módon fejlődik, a forgalom állandó irányt vesz! Mekkora szolgálatot tesznek e mellett a vasutak a hadászatnak s a közigazgatásnak, mennyire mozdtítják elő a közművelődési törekvéseket, erősbitik a nemzeti szellemet, lassankint megsemmisítve a vidéki és kisvárosi sajátosságokat, — mennyire megközelítik egymáshoz az egyes nemzeteket és ezáltal azok szellemi és anyagi kincseit! Sőt Amerikában még a társadalmi osztályok különbözősége is a vasutak részéről elejtetett! Ott csupán egyféle waggonok közlekednek. — És mennyire segítik elő a vasutak a civilisátiót a többi világ-részekben! Igaz, hogy a vasutak óta a gutaútések száma is szaporodott: a világ gyorsabban él, az izgatottság nagyobb, jó- és balszerencse minduntalan változik.

A magam részéről hajlandó vagyok állítani, hogy a vasutak keletkezésének köszönhető az, hogy a nemzetközi magánjog tudományosan vitatott elvei egyéb téren is immár mindszélesebb körben elismerésre és alkalmazásra törekszenek. Az idők haladásának nem elég az, hogy minden polgárosult államban az idegen ugyanazon jogokban részesüljön, mint maga az

állam polgára. Kívánatos, hogy az államok megegyezésre jus-
sanak az iránt is, hogy ezen jogok egyenlő elvek szerint sza-
bályoztassanak s hogy ezen szabályok nemzetközileg elismer-
tessenek. Ha a codificáció haladást képez az egyes nemzet jogi
küzdelmeiben, úgy az bizonyára végczélül a nemzetközi jog-
egyenlősítést tüzi ki.

A vasuti árufuvarozási jog, mely a kereskedelmi törvény-
ben igen szerény helyet foglal el, fiatalsága daczára minden
irányban nagy fejlődésnek örvend. A vasuti intézmény terjedé-
sével szaporodnak a vasuti jog nuancirozásai is. Az ó-korban szá-
razföldön kiki (auriga) saját embereit és saját eszközeit használta.
Legfeljebb locatio conductio operarum vagy operis fogott helyt.
A fuvarozás egyáltalán nem vált önálló üzletté. A középkorban
is így volt. A cónoni jog ép abban látta a kereskedelmi nyere-
ség indokoltságát, hogy — míg egyrészt az őstermelés előállítja
a nyers *anyagot*, az ipar pedig az anyagot a szükségleteknek
megfelelően *átalakítja* — addig a kereskedelem az anyagokat s
az iparcikket azon *helyre* juttatja, a hol a fogyasztás azokat
kívánja. A fuvarozási jog az új-kornak, a vasuti jog meg épen
a jelen századnak szüleménye. Sajátságos, hogy egysége utáni
törekvésében Németország épen a kereskedelmi és nevezetesen
a vasuti jog terén messzire túlhaladta a code de commerce álla-
mait, melyekben a legújabb időkig vonakodtak elismerni azt,
hogy a *fuvarozásra köteles* vasut különleges természeténél fogva
sem a magánjog, sem a közönséges kereskedelmi jog alá nem
fogható, hanem önálló jogi szabályozást (sui generis) igényel.
Helyesen hangsúlyozza MONZILLI az olasz kereskedelmi minisz-
terium emlékiratában: «È un fatto, che i precetti assoluti, che
si traggono dalla legge commune, si rivelarono in pratica inde-
guati ai trasporti ferroviari, e spesso riescono ingiusti, tanto che
gli Stati modificano la loro legislazione per metterla in rap-
porto coi bisogni del nuovo fenomeno economico». Innen van
az, hogy Franciaországban az élet kívánalmainak megfelelni
igyekvő első fokú kereskedelmi bíróságok folytonosan össze-
ütköznek a semmitözékkal, a mely az elavúlt és alkotásakor a
vasutakról még nem is álmodó törvényhozás elveihez ragasz-
kodik. A teljes kártérítési kötelezettségnél fogva az egyes vas-
utak, a helyett, hogy kötelékbe lépnének, idegenkednek *egymás-*

tól és compensatióul magas tarifákat szabnak a közönségnek, mely a kényelmetlenségen és drágaságon kívül még az által is károsodik, hogy a judicatura az «*avaries non apparentes*» dolgában jobb meggyőződése ellenére a vasutakat igazolatlan előnyben kénytelen részesíteni.

Németországban s a német vasuti üzletszabályzat elfogadása folytán nálunk is, valamint Ausztriában, továbbá Belgium egy részében, Hollandiában, Luxemburgban, Lengyel-Oroszországban, Rumániában és nem sokára Szerbiában is a vasutak a közönséges fuvarozási jogtól eximált jogi szabályozást élveznek. Szemben a német kereskedelmi törvényben Würtemberg javaslatára főbb elveiben történt jogalkotó első szabványokkal az óriási progressiókban növekvő, a többi gazdasági tényezőkhöz hovatovább egyre szűkebben és bonyolultabban símuló vasuti forgalom eredményezte 1849-ben a Betriebsreglement-ot, mely nemcsak legelőször *rendszerbe* hozta a vasuti jogot és tovább fejlesztette azt a kereskedelmi törvény-adta kereten és korlátokon túl, hanem épen «*mixtum compositum*» jellegénél fogva úttörővé és nélkülözhetetlen kalauzzá vált még oly országokban is, melyeknek intern törvényhozása még messze el volt maradva. S ha nemzetközi jogegyenlősítésre kiválóan alkalmas az általános jellegű *gazdasági* tünemények szabályozása s ha főleg a vasuti forgalom legélénkebben érezteti a fennálló akadályok bénító hátrányait és fennhangon kiált állandó, biztos és egyenlő szabályozás után, nem-e természetes, hogy tekintettel Belgium, Francia-, Olaszország s a Svájc e téreni hátramaradottságára, a DE SEIGNEUX és CHRIST svájci ügyvédek által kezdeményezett, aggodalmas javaslat mellőzésével a már is 55.000 vasutkilomaternyi területen 108 vasutra nézve érvényes német vasuti üzletszabályzatnak jutott az érdem, hogy Németország által Ausztria és Magyarország képviselői (kik közé szerény magam is tartoztam) közreműködése mellett átdolgozott alakban (Entwurf der deutschen Kommissarien) substratumul szolgáljon a legújabban Svájc kezdeményezésére megindult nemzetközi vasuti jogegyenlősítési törekvéseknek. Kiemelendőnek tartom e mellett, hogy a vasuti üzletszabályzat alkotta közösség eredményezte a vasutak *egymásközi viszonyait szabályozó egyezményt*, továbbá a *vasuti kocsik kölcsönös használhatásáról* szóló

szabályzatot és végül az építési és kezelési berendezésekről szóló közös technikai megállapodásokat.

Főadatommá tettem, hogy a következőkben tömören összevonjam a vasuti árufuvarozási jog főbb elveit, úgy, a mint azok jelenleg nálunk érvényben vannak, valamint a hogy azok a két ízben (1878-ban és 1881-ben) HEER és BAVIER szövetségi tanácsosok elnöklete alatt Bernben tartott nemzetközi tárgyalások nyomán alakulnának, követve e mellett systematikus szempontok szerint kereskedelmi törvényünk szabványait.

Előre kell bocsátanom még, hogy a berni értekezlet 1881-ben másodsor gyűlt egybe, tanácskozás alá veendő mindazon indítványokat és módosítási javaslatokat, melyekre az első ízben 1878-ban készült tervezet a részt vett államok kormányainál okot szolgáltatott. Ha az első értekezlet erdem abban áll, hogy a nemzetközi vasuti fuvarozási jogra conventió alakjában szentesítendő substratumot létesített, — a jelen értekezletnek jutott még nehezebben megoldható feladatul az, hogy az európai kormányokat, az illetékes szakköröket s az érdekelt vasutakat bejárt egyezményi tervezetet akként átido-mitsa, hogy az egyrészt a kitűzött czélnek hova tökéletesebben megfeleljen, de másrészt az egyes államokban, tekintettel a fennálló magán- és kereskedelmi jogi szabványokra és még inkább a *forgalom-politikai viszonyokra*, aggály nélkül elfogadható legyen.

A másodizben egybehívott értekezlet ennélfogva komoly és fáradalmas munkát volt végzendő. Általános meggyőződéssé érlelődött az, hogy egy ilyen conventio a szerződéses államok külforgalmára felette előnyös lehet, a mennyiben a fuvarozást egyszerűsíti, gyorsítja és minden irányban biztosítja, zavarok beállása pedig az egyenlősített eljárás következtében elfogadott egynemű jogi következményeket szűlvén, biztosítékot nyújt a jogi igényeknek nemzetközileg lehető érvényesítésére. Csakhamar kiderült továbbá az is, hogy kivált Orosz-, Franciaország, meg a Svájc, mely utóbbi a conventiót kezdeményezte volt is, a conventió létesülte mellett sokkal nagyobb mérvben érdekelvek, mint a többi képviselt államok, melyek a «Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen» kötelékében a közös *üzlet-szabályzatot* aműgy is élvezik.

A vám- és kereskedelmi szövetség által nálunk is törvényes erővel bíró üzletszabályzat tudvalevőleg mixtum compositum, mely administratív és disciplinaris jellegű rendelkezésein kívül jogi szabályokat is tartalmaz, felkarolva e részben a német kereskedelmi törvényben foglalt s a vasutakra nézve Württemberg javaslatára felvett intézkedéseket és tova fejlesztve azokat a gyakorlati élet követelte részletességgel. Ezen üzletszabályzat tényleg nálunk is a vasuti jog főforrása és erősebb jog, mint maga a kereskedelmi törvényünk, melynek sokrészt haladást tartalmazó szakaszai ép ezért végre sem hajthatók.

A conventió tervezete nem egyéb, mint az üzletszabályzat nemzetközi kitágítása és annak minden egyes czikke ennek valamely §-ában leli gyökerét. Ha majdan, remélhetőleg közel jövőben, a magyar kormánynak egész határozottsággal állást kellend foglalnia e tervezettel szemben, szerencsém lesz czikkenként kimutatni az illető szabvány eredetét és eddigi jogi rendelkezéseinkkel összefüggését. Ezuttal szorítkoznom kell a conventiónak nagyban való jellemzésére, valamint a berni értekezleten követett magamtartásának előadására.

Főcélja az egyezménynek: egyszerűsíteni, gyorsítani, biztosítani a nemzetközi áruforgalmat, egyenlő eljárást statuálni egyenlő jogi következményekkel. A conventió meglehetősen részletes, a mi egyrészt hasznos, mert sok controversiának elejét veszi, de másrészt bajos, mert tápot nyújt az egyes kormányoknak minduntalan új meg új amendement-ok formulázására. Akart olyan is, ki vakmerő tudakossággal (a tudákos mindig vakmerő) a conventió első tervezetének egész rendszerét THIERS-től kölcsönzött szavakkal akarta szellemesen jellemezni: «Un système de chinoiseries!» Ezen rosszkedvű nyilatkozattal szembe állíthatom LANCKMAN szavait: «Le résultat surpassa de beaucoup les espérances qu'avaient conçues à ce sujet les personnes au courant de la situation. L'ensemble du projet est magnifique. C'est un progrès énorme». És ugyanezen író védelem alá veszi a conventiót DELBOY insinuációi ellen: «Ainsi, les hommes distingués et absolument compétents que les 9 gouvernemens européens ont députés à Berne, ne sont parvenus, qu'à produire un système de chinoiseries? Nous le savons,

c'est là une appréciation toute personnelle, qui n'enlèvera pas un jota à la valeur du projet de Berne.»

Ezekután áttérek a vasuti jog részletes tárgyalására.

«Fuvarozási ügyletnek az tekintendő», — mondja kereskedelmi törvényünk 393. §-a — «mely *árúknak* (akár kereskedelmi cikkeknek, akár másféle ingó javaknak, akár egyik helyről a másikra, akár helyben) szárazon vagy folyókon vagy belvizeken fuvarozása iránt köttetik. Ki ily ügyletekkel iparszerűleg foglalkozik, fuvarozónak tekintetik.» A német törvényhozás, melyet a vám- és kereskedelmi szövetség kifejezett intézkedései szerint a vasuti üzletszabályzatban mi is feltétlenül elfogadtunk, kombinálta a *locatio conductis operis* általános s a *receptum nautarum* szigorúbb elveit. A *targonczások*, *hordárok*, *szállodai omnibusok*, *tramwayk* fuvarozóknak tekintetnek, ellenben a *remorqueur* csak az esetben, ha annak emberei szolgálják ki a vontatott hajót. A póstat szállító vasut ezen minőségben nem fuvarozó, mivel a pósta saját közegei és saját kocsijai által eszközzi a szállítást s a vasut fuvarozási szerződés nélkül csak motorul szolgál. Ellenben az fuvarozás, ha a vasut, habár szekereket, vagy a hajó habár egész vasuti vonatokat szállít.

A *közforgalomra* szánt és *gőzmozdonyú* vasut fuvarozási jogát az jellemzi leginkább, hogy ily vasut a fuvarozást rendszerint meg nem tagadhatja (Keresk. t. 423. §-a), sőt az üzletszabályzat 46. §-a szerint az áru fuvarozás az erre berendezett összes állomások között eszközöltetik, a nélkül, hogy az egyik vaspályától a másikra való átmenetelnél közvetítésre volna szükség. Ez intézkedésnek rendkívül nagy hordereje van. Célja az, hogy az üzletszabályzat egész területén a vasutak szemben a közönséggel, egységes egésznek tekintessenek s ez a többféle fuvarlevél *inconvenientiái* alól felmentessék. A vasut útnak indítja az árut, felszámítja az összes fuvardíjt, maga adja át az árut a csatlakozó pályának. A vasuti üzletszabályzat tehát még tágabb értelemben mint a kereskedelmi törvény, fuvarozási kényszerközösséget állapít meg. Innen érthető és méltányolható

a tervezett nemzetközi conventió megkötése, mely a fuvarozási kényszert és közösséget a szerződéses államok összes *erre kijelölt* vasutaira nézve czélozza (Conv. 1. cikke), kivételnek csak akkor engedve helyet, ha a tárgy a póstakényszernek van alávetve, vagy minőségénél fogva vasuti fuvarozásra alkalmatlan, vagy ha a fuvarozása a közrend érdekében meg lett tiltva (Conv. 2. cz.). Kizárjuk a nemzetközi fuvarozási kényszerből: értékek, drágaságok, ékszerek, művészeti tárgyak, hullák, lőpor és egyéb veszélyes tárgyak. Hosszú sorozata a kijelölt tárgyakkal (végrehajtási szabályok 1. §-a és I. melleklet) csak feltételesen fuvarozandó. Indítványom folytán azonban, melyet GERSTNER kiegészített, ki lett mondva, hogy két vagy több szerződéses állam az egymás közötti forgalomban a különben teljesen kizárt vagy feltételes tárgyak tekintetében enyhébb feltételeket léptethet életbe.

«A fuvarlevél a feladó és a fuvarozó közt keletkezett szerződés bizonyítékaül szolgál. A feladó a fuvarlevél kiállítását követelheti» (Keresk. törv. 394. §.). Jóllehet a fuvarlevél nem kizárólagos bizonyíték, mindazáltal más bizonyítékok hiányában úgy az érdekelték mellett, mint azok ellen *teljesen* bizonyít. Ezen teljes bizonyíték azonban korlátozható, illetőleg mellőzhető egyrészt a fuvarlevélbe felvett és minden kétséget kizáró kifejezett clausulák által — másrészt a fuvarlevél elleni pozitív bizonyítás által (*salva reprobatione*).

Miglen a fuvarozási ügylet a kereskedelmi törvény értelmében közönséges *consensuális* szerződés, tehát az ügylet alaki-ság nélkül is megköthető, — a vasuti üzletszabályzat eltérőleg kimondja (49. cz.), hogy a szerződés megkötéséhez megkívánatik az, hogy a feladó a fuvarlevelet kiállította s a pálya az elfogadás jelétül arra a bélyeget ráütötte légyen. Vasutnál szóbeli vagy *concludens* cselekvényekből következtethető nyilatkozat nem elégséges. Szükségessé vált a szerződés megkötését fixirozni és præcisirozni, egyrészt mert a tömeges vasuti forgalom egyöntetű kezelést igényel, másrészt mivel a szállítási határidő s a kártérítési kötelezettség tekintetében ép az ügylet megkötése percében lényeges és különleges jogok adatnak a feladónak, felélesztve e részben a *receptum nautarum* elveit. Szükséges ez intézkedés, hogy a vasut csak az áru *teljes* feladása *után* válhas-sék felelőssé és hogy *ex recepto* ne vonassék felelősségre, mivel

a fuvarozási eszközök pillanatnyi hiányában (Keresk. törv. 423. és vasuti üzletszab. 55. §.) az árukat még csak megőrzés végett vette át s ennél fogva csupán ex deposito felelős, pedig: «in deposito dolus duntaxat praestatur».

A conventió (8. cikk) értelmében a fuvarozási szerződés meg van kötve, mihelyt a pálya az árut a fuvarlevéllel elfogadta. Az elfogadás jeléül a kelet bélyege a fuvarlevélre ráüttetik. A bélyegzés haladéktalanul a fuvarlevélben megjelölt árunak teljes feladása után (üzletszab. 49. §.) s a feladó kívánatára annak jelenlétében eszközrendő (üzletszab. 50. §.). A bélyeggel ellátott fuvarlevél a fuvarozási szerződés bizonyítékául szolgál. Ha azonban a fel- vagy lerakodást a feladó, illetőleg a rendelő (destinataire) volt eszközrendő, úgy a fuvarlevél az árucsomagok (colli) súlya és száma tekintetében csak akkor bizonyít, ha a vasut az utánnézést és utólagos megszámlálást eszközölte s ezt a fuvarlevelen igazolta.

Nagy horderejű újítást tartalmaz továbbá a conventió idézett cikke. ASSER, nagy hírnevű hollandi tanár indítványa következtében kimondván azt: «A vasut tartozik az áru átvételét az átvétel napjának kitüntetése mellett a fuvarlevéllel együtt elébe terjesztendő másodlaton igazolni. E másodlat azonban nem bír sem az eredeti fuvarlevél, sem a connoissement (rakjegy) jellegével.» Egész irodalom, hosszú viták rejlenek ezen intézkedés mögött. Az első berni értekezés alkalmával (l. a jegyzőkönyvek 19. lapját) megkísértém, az évtizedek óta meg-megújuló forgalmi óhajnak kifejezést adni: «Es muss, sei es in dem Aufgabeschein, sei es im Frachtbrief-Duplicate für den Versender ein negociables Dispositionspapier geschaffen werden; die Theorie sowohl als die Praxis der Werthpapiere drängt unaufhaltsam dahin und, trotz allem Sträuben seitens der Eisenbahnen, welchen ein solches Papier unbequem erscheint, sowie trotz allen juridischen Bedenken, welche übrigens nach Analogie des Entrepôt-Rechtes ohne alle Mühe behoben werden können, ist es nur eine Zeitfrage, wann der Aufgabeschein aus einem Rectapapier zu einem Ordrepapier umgewandelt werden wird». Akkoriban, valamint a második értekezés alkalmával sem lehetett kilátás arra, hogy a rakjegy, kereskedelmi törvényünknek (415—419. §.) ezen papiroson maradt intézménye nemzetközi

elismerésre jusson. Jól esik mindazáltal constatalhatnom azt, hogy indítványom, kivált Délnémetországban élénk visszhangra talált és hogy a második berni értekezlet alkalmával, a melynél én pedig a kérdést, mint még mindig időelőttiit, forcirozni nem akartam, nevezetesen Oroszország, hivatkozva e részbeni otthon követett praxisára, eszmém elfogadását pengette. A fuvarlevél másodlatának kötelező behozatala által mindenesetre az első lépés meg van téve, legalább negativ értelemben. A *droit de suite* (stoppage in transitu) megszorítása által eleje vétetnék majd a napirenden levő eclatáns visszaéléseknek, melyek fájdalom, ép úgy, mint a bornak fuchsinnal való kezelése, bizonyos kereskedői köröknek épenséggel nem válnak becsületére. A *conventio* hatálybalépte után a feladó, ki a másodlatra magának az árut előlegeztette vagy tán már egészen ki is fizettette, nem fog többé egyoldalulag a vasuton levő áru (rollende Waare) felett rendelkezhetni s ekként hitelezőjét kijátszhatni, mivel a *droit de suite a másodlat birtokához* köttetik. Negativ előny, de általánosan elismert étappe a rakjegy felé.

Kereskedelmi törvényünk értelmében (395. §.) a fuvarlevél magában foglalja: 1. a kiállítás helyét és idejét; 2. a fuvarozó nevét és lakhelyét (az elküldő pálya és állomás megnevezését); 3. az áru rendeltetési helyét s annak nevét, kinek az áru kiszolgáltató (a rendeltetési állomást, az átvevő nevét és lakhelyét); 4. az áru megjelölését (certa res) minőség, mennyiség és az ismertető jelek szerint; 5. a fuvardíjra (certum pretium) vonatkozó határozatokat; 6. az út irányára, az áru megérkezési idejére vagy e részbeni késedelemre nézve, vagy egyéb pontokra vonatkozó különös megállapodásokat és végül a fuvarozó nevét és lakhelyét.

Az üzletszabályzat szerint (50. §.) minden küldeménynek az előírt, nyomtatott és a vaspályaigazgatás által bélyegzett fuvarlevéllel *kell* kísérve lennie. Úgy a feladó és átvevő által fel-, illetőleg lerakandó mint a vám- és adókezelés alá eső árukat is külön, más tárgyakra ki nem terjedő fuvarlevelekkel szükséges ellátni. Továbbá, ugyanazon fuvarlevélbe csak oly tárgyakat szabad felvenni, melyek természetüknél fogva minden hátrány nélkül együtt rakhatók fel. Ha egész kocsirakományok kerülnek feladásra, a feladót kötelezhetni arra, hogy minden

kocsira nézve külön fuvarlevelet állítson ki. A vaspálya azt is követelheti, hogy a feladó a darab-árukon (Stückgüter colis isolés) a rendeltetési állomást tartós módon jelölje meg (47. §.). A feladó továbbá köteles a vám- és adóhivatali kezelés céljából a fuvarlevélhez mellékelt papirokat a fuvarlevélben elősorolni. A fuvarlevélben fel nem sorolt kísérő levelekért a vaspálya nem felelős. — A fuvarlevél a vaspálya és a feladó közt létrejött szállítási szerződés bizonyítékául szolgál; oly áruknál azonban, melyeket fel- és lerakni a szabályzat, az árszabás, vagy a feladóval létrejött különös egyesség határozmányai szerint, a feladó vagy átvevő köteles, az áru súlyának vagy mennyiségének a fuvarlevelen való megjelölése, a vaspálya ellen csak akkor bizonyít, ha a kocsirakományok vagy az áruk, melyek a kocsirakományokat képezik, megmázsáltattak és a darabszám, vagy a súly, ez utóbbi a mérlegbélyegnek a fuvarlevélre való rányomásával, a feladási állomás által igazoltatott. A vaspálya köteles a kocsirakományokkal küldött áruk súlyának vagy darabszámának megállapítása iránti kívánalmakat, a felügyelő hatóság által meghatározott díjért teljesíteni, a mennyiben ilyes megállapítás az áruknak természeti tulajdonságánál fogva nagyobb feltartóztatás nélkül lehetséges, illetőleg a pályaudvaron levő mázsáló készülékek e célra elégségesek. Ha a darabszám vagy a súly a vaspálya részéről nem lett megállapítva, a súlyt és mennyiséget más módon, nem pedig a fuvarlevélre való hivatkozás által kell bizonyítani.

A feladási állomás felvételi bélyegét, mely az áru feladásának időpontjára nézve egyedüli bizonyítékot képez, a feladó kívánására saját jelenlétében kell a fuvarlevélre nyomni.

Oly fuvarlevelek, melyek ezen szabályoktól eltérő határozmányokat tartalmaznak, visszautasíthatók. Oly fuvarlevelek, melyekkel az áruk a vasutra való feladás előtt már más fuvarosok által szállítottak, a vasuti fuvarlevelekhez melléketül sem fogadtatnak el.

A fuvarlevélnek magában kell foglalni a kiállítás helyét és keltét, továbbá az árukat az egyes darabok megjelölése, száma, mennyisége, csomagolási módja, tartalma és elegsúlya szerint, az oly árukat pedig, melyek az átvevő vaspályának különös határozmányainál fogva súly szerint nem fogadtatnak

el, ezen határozmányok tartalmához képest világosan és helyesen megjelölve. A fuvarlevélnek magában kell továbbá foglalni a feladó aláírását, illetőleg nevének nyomtatott vagy bélyegzett (VILLA indítványa folytán a berni conventio is elismeri az aláírás bélyegezhetését) alájegyzését, úgyszintén az átvevőnek és a rendeltetési helynek érthető és pontos megnevezését.

Ha a feladási állomástól a rendeltetési helyig több út vezet, a fuvarlevélben a cím mellett azon út is pontosan megjelölendő, melyen a szállításnak történni kell, mi a vasut által szigorúan követendő. Ha a szállítási út nem jelöltetett meg, a feladási állomás felvételi hivatala a feladó veszélyére azon utat választhatja, mely a feladó érdekének legjobban megfelelni látszik. A vasut ilyenkor mint negotiorum gestor szerepel, reá nehezedvén a diligentia in eligendo.

A feladó a fuvarlevél adatainak helyességeért felelős, s viseli azon következményeket, melyek a fuvarlevél helytelen, homályos és határozatlan adataiból származnak. A vasut jogositva van a fuvarlevélnek adatait az árukkal tartalom tekintetében is a feladó vagy átvevő, vagy azok meghatalmazottjainak, avagy szükség esetében legalább két tanunak jelenlétében összehasonlítani és igazoltatni. A berni értekezlet, ellenzésem daczára (I. jegyz. 18. l.), elejtette e két tanut és DE SEIGNEUX indítványára beírta azzal, hogy a feladó jelen, vagy kellően meghivatott legyen. VISCHER azon további indítványát, — hogy a vasut köteles a kocsirakományúl feladott árukat, ha azok egyes csomagok gyanánt jelentkeznek (például petroleum hordókban), utánmérteni s az átvett csomagok számát nyugtázni — a berni értekezlet a kereskedelem érdekében levőnek elismerte ugyan, de a conventióba fel nem vette, tartva tőle, hogy ez által a kocsirakomány-tarifák kívánatos elterjedése megnehezítettetnék.

Ha a súly vagy tartalom helytelenül lett bevallva, mindenik vasutnak jogában áll a feladási és rendeltetési állomás közti útra eső netán megcsontított szállítási díjak kipótlásán felül saját különös határozmányaihoz képest a feladótól, vagy átvevőtől bizonyos *birság-díjt* is követelni.

Ha a feladó arról, hogy az árukat a vaspályának átadta, bizonyítványt kíván s a mennyiben az egyes vaspályáknak e

tekintetben fennálló szabványai szerint kiállított felvételi vénynyel meg nem elegendnek, köteles a fuvarlevelet két összhangzó példányban benyújtani, melyeknek egyikét a vaspálya felvételi hivatala ezen megjelöléssel «másodpéldány» visszaadja.

E másodpéldánynak az árut kísérő fuvarlevéllel vagy rakjeggyel hasonló értéke nincsen.

Ha az áruk oly helyekre küldetnek, melyek nem feküsznek a vaspálya mellett, vagy pedig oly vaspálya-állomásokra, melyek teherforgalomra berendezve nincsenek, a feladó köteles a továbbszállíthatás céljából a fuvarlevelen azon vasuti állomást megnevezni, melytől az árut tovább szállíttatni a címzett kötelessége.

A fuvarlevelek mintája előírva van, s azokat az árszabásokban foglalt díjak mellett, minden állomáson meg lehet szerezni.

Nem a vasútigazgatás által nyomtatott fuvarleveleket azon vasútigazgatás egyike által, melyeknek körében ezeket használni szándékoznak, az árszabásokban meghatározott díjak lefizetése mellett előlegesen meg kell bélyegeztetni, hogy ez uton azoknak az előírt mintával összhangzásuk bizonyítva legyen. — E bélyegzést megtagadhatni, ha bélyegzés végett ugyanazon időben legalább 100 fuvarlevelet be nem mutatnak.

A fuvarlevél címlapjára, ha különben a vaspálya kezelésére szükséges tér ez által meg nem szoríttatik, szabad a kiállítónak czégét is reányomni.

Oly helyeken, hol több vaspályának vannak felvételi hivatalai, az egyik vaspálya által bélyegzett fuvarleveleket a másíknak is érvenyesekül kell elismerni.

A fuvarleveleken kívül másnemű nyilatkozatoknak vagy okmányoknak kiállítását, hacsak azt a kereskedelmi törvény, vagy az üzletszabályzat meg nem engedi, nem követelhetni; — ép oly kevésbé szabad a fuvarlevelekbe oly nyilatkozatot vagy *megállapodást* felvenni, melyet a kereskedelmi törvény vagy az üzletszabályzat meg nem engednek.

A vaspálya végül nem köteles oly árut átvenni, mely egyáltalában nincs vagy csak hiányosan van csomagolva, holott az pedig természeténél fogva elveszés vagy sérülés esetén csomagolást igényel. Ily esetben a vasut követelheti, hogy a feladó a

csomagolás hiányát vagy hibás voltát aláírásával ellátott és az előirt minta szerint kiállított nyilatkozat által, mi a fuvarlevelen is megjegyeztetik, elismerje — a minek folytán a vasut elveszés vagy sérülés esetén felelősségre *nem* vonható. A berni conventio — Rutz indítványa folytán — szintén elfogadott egy ilyen kárterítésről lemondó nyilatkozatnak mintáját.

A berni conventio ezeket a szabványokat jobbadán recipiálta, megtoldva azokat egyéb intézkedéseivel képest, nevezetesen az érdek bevallása, a tarifák és refactiák, valamint az utánvétel tekintetében.

A tarifák és refactiák dolgában a berni conventio a következőket szabja elő: «A fuvardíj a törvényesen fennálló és kelően közzétett tarifák alapján veendő számításba. Megtiltatik és ennélfogva semmis minden magánegyezmény, mely egy vagy több feladónak tarifakedvezményt nyújt. Ellenben megengedettnek az oly tarifakedvezmények, melyek kelően közzé vannak téve és egyenlő feltételek alatt bárki által igénybe vehetők.»

A tarifa- és a refactia-kérdések felette kényes voltuknál fogva nagy discretiót igényelnek. Tarifapolitikai szempontból részünkről mindenesetre sajnálni kell, hogy a berni értekezlet ellenezte burgenkroni LANGE EMIL abbeli indítványát, hogy «a tarifák szerkezete és közzétételük módja azon egyes államok törvényei szerint ítélendő meg, a hol azok érvényben leendnek».

A rendszerint csak 2000 frankig terjedhető utánvételre nézve megjegyzendő, hogy a conventio értelmében (KILÉNYI és LEJEUNE indítványára) a vasut ilyenkor csak az utánvétel erejéig felelős.

A feladó kötelessége.

«A feladó köteles — keresk. törvényünk 396. §-a értelmében — oly áruknál, melyek az átvevő részére leendő kiszolgáltatás előtt vám- vagy adókezelés alá esnek, a fuvarozót a szükséges kísérő iratokkal ellátni. A mennyiben a fuvarozót magát vétkesség nem terheli, a feladó felelős a fuvarozónak azon büntetések- és károkért, melyek az utóbbira a kísérő iratok helytelenségéből vagy elégtelenségéből származnak.» A berni conventio hozzá teszi, hogy a vasut nem tartozik a kísérő leve-

lek valódiságát és teljességét megvizsgálni. Az úton levő árura vonatkozólag a vasut teljesíti a vám-, adó- és rendőri szabványokat. A rendelkezésre jogosított jelen lehet s az áru megérkezésével az átvevő gondoskodhatik a vám- és adóhivatali kezelésért, hacsak a fuvarlevélben más megállapodás nem történt.

A fuvarozó kötelességei.

1. (Keresk. törv. 397. §.) «A fuvarozást, *határozott megállapodás* vagy helyi szokás hiányában a körülményekhez mért határidő alatt kell megkezdeni (szakadatlanul folytatni és rendszeren befejezni).

Ha a fuvarozás megkezdése, vagy az út folytatása természeti esemény, vagy más véletlenség miatt ideiglenesen megátoltatik, a feladó nem köteles az akadály megszüntét bevárni, hanem a szerződéstől elállhat; köteles azonban ily esetben a fuvarozónak, a mennyiben ezt vétkesség nem terheli, az előkészületi, a ki- vagy lerakodási költségeket s a fuvardíjból a megtett útra eső részt megtéríteni.

A megtérítendő összeget, ha az iránt a felek meg nem egyezhetnek, helyi szokás hiányában a bíróság határozza meg.»

(V. ö. üzletszab. 57. és 58. §-ait.) Kereskedelmi törvényünk 397. §-ának első bekezdése vajjon szándékosan? eltér a német keresk. törv. 394. §-ától (l. EGER: das deutsche Frachtrecht 147. l.). A határozott megállapodás mindenestre *lex specialis* jellegével bír. Azonban az üzletszabályzat a vasuti forgalom bonyolultságánál fogva s a perlekedéseknek elejét veendő, gondoskodik szállítási határidőkről és megszabja azoknak a vasutakra nézve kötelező *maximális* tételeit gyorsárakra és közönséges árakra: indítási határidő = 1, illetőleg 2 nap, szállítási határidő minden 225 kilométer (30 mérföld) után = 1, illetőleg 2 nap. A *computatio* azonban *civilis* «a die ad diem» és nem *naturalis* «a momento ad momentum», a mi különösen az által, hogy «a szállítási határidő a fuvarlevél bélyegzésére következő éjféltől kezdődik», sok differentiát megelőz. — A *berni conventio* e részben a végrehajtási szabályokra utal, mely a gyorsárknál a naponkinti minimális utat 250 kilométerre teszi és kivételt

enged a szabály alól, hogyha a kocsinak egyik állam területről a másikkra átmenetelnél *átrakodás* szükséges, a mi, mint látni fogjuk, a coupon-perek szüleménye, KILÉNYI osztálytanácsos indítványára. Úgyszintén közös indítványunk folytán lett felvéve a conventióba az üzletszab. 58. §. 2. bekezdése, mely szerrint üzleti zavarok beálltára a vasut az árut más irányban szállíthatja a rendeltetési állomásra. (Conv. 18. cz. 3. bek.)

2. (Keresk. törv. 404. §.) «A fuvarozó a feladó későbbi utasításait az áru visszaadása, vagy annak más mint a fuvarlevélben kijelölt átvevő részére leendő kiadása tekintetében, mindig teljesíteni tartozik, míg a fuvarlevelet, az áru megérkezése után, a rendeltetés helyén, a kijelölt átvevőnek ki nem szolgáltatta.

Ha ez már megtörtént, a fuvarozó csak a kijelölt átvevő utasításait veheti figyelembe; ellenkezőleg ennek az áruért felelős.

Az esetre, ha feladási vevény lett kiállítva, ezen rendelkezési jog csak a feladási vevény birtokosát illeti.»

Az üzletszabályzat hozzáteszi, hogy a vaspálya nem köteles más utasításokat figyelembe venni, mint azokat, melyek a felvételi állomáson adattak, — a mit a berni conventio oda módosított — a melyek a felvételi állomás *közvetítésével* adattak. Az utasítások irásban adandók s a rendelkezésre jogosított részeről aláírandók. E jogot (doit de suite, stoppage in transitu) a feladó — mint már említém — GEORGE és PERL indítványai következtében csak úgy gyakorolhatja, ha a fuvarlevél-másodlat birtokában van, — s a vasut is csak annyiban tartozik azt figyelembe venni, a mennyiben ez által a rendes fuvarozási forgalom meg nem zavartatik.

3. (Keresk. törv. 405. §.) «A fuvarozó köteles az árut rendeltetése helyén, a fuvarlevélben kijelölt átvevőnek kiszolgáltatni.» (V. ö. üzletszab. 59. §-át s a conventio 16. és 19. cikkét.) A kiszolgáltatás körüli eljárás s a vasútnak azon kötelezettsége tekintetében, hogy az árut a rendelvényesnek ugyan, de nem a rendeltetési állomáson szolgáltatassa ki, a berni conventio, KOLLESSOW megszorító indítványának mellőzésével, hatályban tartja a kiszolgáltató pálya törvényes és szabályzati intézkedéseit.

4. Keresk. törv. 412. §.) «Ha az áru egymásután több fuva-

rozó kezén megy keresztül, a mennyiben a fuvarlevél mást nem rendel, az utolsó fuvarozó a kiszolgáltatás alkalmával, előzőinek a fuvarlevélből kitűnő követeléseit érvényesíteni s ezek jogait, különösen a zálogjogot, is gyakorolni tartozik. Azon fuvarozó, ki előzje követelését kiegyenlíti, a törvény erejénél fogva ennek összes jogaiba lép. Ugyanez áll a szállítmányozó követelésére nézve is, melyet a fuvarozó kiegyenlít. Az előzők zálogjoga addig áll fenn, míg az utolsó fuvarozó e joga meg nem szűnik.»

Rendkívül fontos újítást tartalmaz e részben a berni conventio (23. cz. 3. és 4. bekezd.). KILÉNYI osztálytanácsos és ASSER tanár indítványai eredményezték ugyanis a következőknek felvételét: «Azon pálya, mely az árut a következő pályának átadja, ez által jogot nyer arra, hogy a folyó számlában ez utóbbit legott a fuvardíj összegével és mindazon követelésekkel megterhelje, melyek a fuvarlevélből az átadás idejében folynak. A vasutaknak a nemzetközi fuvarozásból keletkező egymáselleni követelések, más államban, mint a melyhez a követelésre jogosított pálya tartozik, le *nem* foglalhatók.» A coupon-perek megérlelték a situatiót monarchiánkra nézve. Mióta külföldi hitelezőink támaszkodva külföldön nyert ítéleteikre, vasuti kocsijainkat többé le nem foglalhatják, mert azokat egyszerűen át nem eresztjük a határon, hanem inkább átrakodunk — azóta vasutainknak a külföldi vasutak elleni könyvszerinti követeléseink képezik a lefoglalás tárgyát. Emlékezzünk az e részben Németországgal folytatott hosszadalmas és gyakorlati siker nélkül maradt tárgyalásokra. A conventio — hacsak Németország azt jelen alakjában elfogadja — egy igen kellemetlen kérdést végkép és pedig érdekeinknek megfelelőleg oldana meg.

A fuvarozó felelőssége.

1. (Keresk. törv. 398. §.) «A fuvarozó minden kárért, mely az áruban az átvételtől a kiszolgáltatásig elveszés, vagy megsérülés által történik, felelős, a mennyiben igazolni nem képes, hogy a kárt erőhatalom, vagy az áru természetes minősége, különösen belső megromlás, beszáradás, rendes csurgás, vagy a begöngyölésnek kívülről fel nem ismerhető hiányai okozták.

Drágaságok, pénzek vagy értékpapírokért a fuvarozó csak akkor felelős, ha a tárgyak ezen minősége vagy értéke neki kifeleltentve lett.» (L. az első magyar jogászyülés határozatait.)

Föelvíl szolgál, hogy a vasut tartozik az áru *sértetlen* állapotáért gondoskodni (rem salvam fore). A ratio legis lényegileg a receptum nautarum elveinek recipiálására volt irányozva (l. EGER: 196. 1.). Döntők voltak GOLDSCHMIDT fejtegetései a Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht 3. kötetében (58—118. l.). Ait Prætor: Nautæ, cauponæ, stabularii, quod cujusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos iudicium dabo. A vasuti jog e lényeges pontban teljes ellentétben áll a táviridajjoggal, minthogy tudvalevőleg a táviridajgazgatás semmiféle felelősséget nem vállal sem a táviratok elveszése, sem azok megcsonkítása vagy elkéséseért. — A kiszolgáltató tekintetében felmenti a vasutat az átvevő részéről tanusított «mora accipiendi». A «vis major» fogalma mindeztideig nincs teljesen tisztázva. Hangsúlyoztam Bernben a 2. olvasás alkalmával (l. jegyzők. 50. l.): «Es würde sich überaus empfehlen, präcis festzustellen, was unter dem höchst controversen Begriff einer vis major zu verstehen ist, damit die Eisenbahn nicht nur für die Fälle der «puissance du Dieu» sondern auch für alle Ereignisse entlastet bleibe, welche sie im gegebenen Falle nach menschlicher Voraussicht und gebotener Vorsicht weder vermeiden noch abwehren konnte.» Ezen felfogástól pedig nálunk APÁTHY (Keresk. jog 735. l.) igen messze áll valamint SCHNIERER (Keresk. törv. magyarázata 282. l.), miután ez utóbbinak példázgatása sem kimerítő. «Vis major est majoris rei impetus, cui resisti non potest, — quam Graeci vim divinam appellant» (Gaius). Ez nem elég, hozzáveendő a casus fortuitus (damnum fatale) fogalma: «quod fato contingit, cuius patris familias, quamvis diligentissimo, possit contingere, — quia nullum humanum consilium providere potest, — adversus quod caveri non potuit.»

A keresk. törvény 428. §-a megengedi, hogy oly árukra nézve, melyek természetes minőségüknél fogva a fuvarozás alatt súlyban vagy mértékben rendszerint veszteséget szenvednek, a vaspálya kikötheti: hogy a súly vagy mérték bizonyos százalékág a veszteségért felelősséget nem vállal. *E százaléktétel azonban minden egyes darabra nézve külön számítandó.* Ezen, vala-

mint a kereskedelmi törvény 425. §. adta kedvezményével a vasuti üzletszabályzat 67. §-a javában élt s e részbeni intézkedései a forgalomnak sok jogosult panaszra adtak okot. Mindazáltal a conventio 30—32. czikkei az üzletszabályzat ezen rendelkezéseit jobbadán recipálták.

2. (Keresk. törv. 399. §.) «Az áru elveszése vagy megsérülése miatti kártérítés esetében, a kár kiszámításánál, az árunak szükséghez képest szakértők által megállapított rendes kereskedelmi, ilyennek nem létében pedig közönséges értéke vétetik alapul» (æstimatio rei).

«Ehez képest a fuvarozó az áru elveszése esetében azon rendes kereskedelmi értéket tartozik megtéríteni, melylyel a hason fajú és minőségű áru a *rendeltetés* helyén bírt akkor, midőn a kiszolgáltatásnak történni kellett *volna*; ellenben az áru megsérülése esetében azon különbözet térítendő meg, mely a megsérült áru eladási ára s azon rendes kereskedelmi érték közt létezik, melylyel az a sérelem nélkül, a kiszolgáltatás helyén és idejekor bírt volna.

A kártérítési összegből mindegyik esetben levonandó az, mi az elveszés, illetőleg a megromlás folytán vám- és egyéb költségekben megtakarítva lett.

Ha a fuvarozó vagy emberei bebizonyíthatólag vétkes gondatlansággal vagy gonosz szándékkal jártak el, a fuvarozó teljes kártérítéssel tartozik,»

A vasutak kártérítési kötelezettségének előfeltételeiről és mértékéről szóló intézkedések kétségkívül a legfontosabbak közé tartoznak az egész vasuti jogban. E részben leginkább is térnek el az egyes törvényhozások egymástól. Legtöbbet ép ezen thema felett írtak és vitatkoztak eddigelé. Sietek örömmel kijelenteni, hogy a berni conventio heves küzdelmek után az én indítványaimat emelte érvényre.

Francia jog szerint a vasut ép úgy, mint minden más fuvarozó, nemcsak a valóságos kárért, de az *elmaradt haszonért* is felelős. E tekintetben a Code civil 1150. és 1151. czikkei alapján csupán azon megszorítás engedtetik az elmaradt haszon mértékére nézve, hogy a vasut nem felelős nagyobb kárért, mint a mely a *szerződés kötés percében* volt megállapítható (innen láthatni, hogy a francziák is ráállhattak az én indítványomra,

mely a feladási hely értékét tekintí mérvadónak) és hogy az elmaradt haszon csak arra terjedhet ki, a mi a szerződés nem teljesítésének közvetlen következményeként jelentkezik.

Németországban és nálunk is a következők állanak fenn. Vétkes gondatlanság vagy gonosz szándék esetén a vasut teljes kártérítéssel tartozik. (Bernben erre nézve tett indítványom, hogy a dolus-sal csupán a *luxuria*, azaz a veszély öntudatával bíró culpa lata æquiparáltassék és hogy ez által a culpa lata fogalma feletti vitáknak eleje vétessék (I. jegyz. 55. l.), helyesnek elismertetett ugyan, de a szövegezés nehézségénél fogva magában a conventióban nem talált kifejezést.) Egyébként a vasut a *rendeltetési* hely értékét tartozik megtéríteni, de *kikötheti* (Keresk. törv. 429. §-a), hogy az érték a *fuarlevélben*, rak- vagy podgyászjegyen kitett összeget, ily adatok hiányában pedig az eleve megállapított *szabályzati tételt* (Normalsatz) meg nem haladhatja. (A szabályzati maximalis tétel 30 ezüst forint 50 brutto kilogramm után.) Ellenben a vasut (I. Keresk. törv. 424. §-át) a törvény engedte esetek kivételével felelősségét szerződések vagy szabályok és külön megállapodások által nem módosíthatja, *holott a francia bíróságok*, ily törvényes korlát hiányában, *elismerik*, hogy a vasút a felelősséget külön megállapodással (tarif spécial) tetszés szerint reducálhatja.

Franciaországban tehát fennáll a teljes felelősség, de a code civil s a tarifs spéciaux határain belül. Német jog szerint megvan a fuvarlevélben bevallott érték, annak hiányában a szabályzati tétel, ha azonban a szabályzati tételnél magasabb érték vállatott be a fuvarlevelen, úgy a fuvardíjhoz biztosítási tételül a biztosított összeg után egy tized pro mille (1000 frt. után 10 kr.) számmíttatik és pedig minden megkezdett 150 kilométerre.

Gyakorlati szempontból a létező francia és német jog között nagy a különbség. Nálunk a tömegárúk értéke még a szabályzati tételt sem éri el. A porosz kereskedelmi miniszterium pedig kiszámította, a mint azt a Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen a berni conventio első tervezete iránt készült emlékiratában kiemeli, hogy a porosz vasutak kártérítés fejében a francia jog szerint ötször annyit tartoznának fizetni.

A berni conventio első tervezete szabályul a rendeltetési

hely értékét rendelte a kárterítés alapjául, megengedi a különös érdek bevallását, de fenntartotta indítványom folytán a szabályzati tételt is, csakhogy ezt oly feltételekhez kötötte utólag, melyek annak gyakorlati alkalmazását szinte lehetetlenné tették.

A második berni értekezlet alkalmával, szemben az eszelt jogi állapotokkal és tartva tőle, hogy a szabályzati tételek, még ha a súlyos feltételek elejtenének is, tényleg nemzetközi érvényt egyhamar a francia jog területén nem fognak szerezni, radikális indítványokkal álltam elő, a melyek el is fogadtattak. Érvélem a következő (1. jegyz. 50. l.): «Tüllőnek a czélon azok, kik a vasutat a fuvarozásra kényszerítik s e mellett nemcsak a lehető diligentiát, de a teljes — csupán vis major esetén eselő — felelősséget is követelik. A forgalmi érdeknek, kivált tarifpolitikai szempontból is, tökéletesen elégséges, ha kimondatik, hogy a vasut tartozik lehető gondossággal eljárni és hogy csak dolus és luxuria esetén felelős. De ha a jelzett felelősségi mérvek fentartatnak s még hozzá a vis major fogalma sem præciziroztatik, úgy tekintve a vasuti forgalom rendkívüli fejlett és bonyolult voltát és az óriási távolságokra menő nemzetközi fuvarozásokat, felette igazolatlan az az álláspont, mely a kárterítés alapjául azon értéket veszi, melylyel a tárgy a rendeltetési helyen bírt volna. Valamint a conventio már eddigelé is elejtette a «lucrum cessans» s a rendelvényes által elkéselt szállítás folytán esetleg fizetett kötbérnek a vasút részéről megterítését, úgy el kell ejteni azt a felfogást is, hogy a rendeltetés helye és ideje szolgáljon a kárterítés mértékeül. Minthogy a vasutaknak maximális határidők vannak előszabva, az a nap, a melyen az árunak a rendeltetési helyén meg kellett volna érkeznie, előre határozottan meg nem állapítható és már ezért is, különösen tömeges áruknál, melyeknek piaci ára napról-napra nem ritkán jelentékenyen változik, meg kell gondolni, vajjon a vasutaknak imputálható-e azon érték, melylyel a küldemény egy igen távol eső helyen birandott volna. És minthogy az áru értéke rendszerint a distantia loci irányában emelkedik, a tarifáknak a minél hosszabb fuvarozásnál, nemcsak nem olcsóbbnak, de progressive drágábbaknak kellene válniok. Elveszett áruknál pedig nem ritkán teljesen lehetetlen volna kimondani, hogy azok a rendeltetési he-

lyen mily értéket képviseltek volna. Innen tehát a legtöbb esetben hosszadalmas perek keletkeznének.»

Látnivaló továbbá (mondja helyesen a német Verein emlékirata 22. l.), hogy a feladó állomás igen nehezen tudhatja, mily értéke lehet a feladásra kerülő árunak a messze eső leadási helyen, idegen országban és azon körülbelül bizonytalan napon, a melyen a küldeménynek meg kellend érkeznie. Nagy veszély ez a vasutakra nézve, mivel bizonyos körülmények közt a leadási hely értéke vad speculatióra adhat alkalmat. A kik jó eleve tudomást szereztek arról, hogy a vasutak a túlságos forgalom folytán zavarban vannak, csekély értékű árukat fognának feladhatni, csakhogy az előre látott nemszállíthatás esetén rendkívüli kártérítési igényeket támaszthassanak.

Megjegyzendő végül, hogy még a német kereskedelmi törvény is hűtlenné válik a maga elvéhez a tengeri kereskedelemről szóló 612. cikkében, a mi bizonyítja, hogy a rendeltetési hely értékének feltétlen felszámítása lehetetlen.

Indítványozom ennél fogva, hogy a kártérítés alapjául azon érték vétessék, melylyel hasonló áru a *feladás helyén* és idejekor bírt. Ezen elv a gyakorlati igényeknek legjobban felel meg, mint-hogy eleddig is a *factura-érték* vétetik alapúl. De igazságos is ezen elv, mert a vevő a feladási hely értékét fizeti meg az eladónak és ennél fogva csupán ezen értéket követelheti kártérítésül.» Helyesen jegyezte meg továbbá STEINBACH, e kiváló osztrák jogász, hogy a feladási hely értéke annyival is inkább elvül elfogadandó, mivel az érdek bevallásának megengedésével implicite meg van adva a mód a rendeltetési hely értékének biztosítására. Nincs kétség benne, hogy ilyenén állított vagy remélt nyereség csak olyan «*érdek*», mint bármely más okból várt haszon, melyet ép ezért külön is kell biztosítani.

Továbbá, valamint a feladó a vasutat rosszul csomagolt árunál (a jó csomagolás módjai pedig sehol sincsenek meghatározva) a fuvarozásra nem kényszerítheti, de azt a felelősség alól elfogadás esetén felmentheti, úgy szintén hely adandó azon megállapodásnak, hogy a feladó olcsóbb tarifa fejében kártérítéskor csak a szabályzati tételt nyerendi. A forgalom nem a kártérítési elveken, hanem a gyors, biztos és olcsó fuvarozáson alapszik. E mellett szem előtt tartandó, hogy némely államban

(kivált hazánkban) bizonyos évszakban rendkívüli tömeges transport tolul össze s a vasut minden gondolható cautelával nem élhet, hacsak a forgalom hátrányára megfelelő tarifában nem leli a compensátiót. Ezért a feladási hely értékének elvén felül a szabályzati tételek alkalmazhatósága is feltétlenül kimondandó.

Első indítványom a PETERS elnöklete alatt alakított albizottsághoz utasítatván, a teljes ülés részéről egyhangulag elfogadtatott. A szabályzati tételek elve, melyre vonatkozó indítványomat VAN RIEMSDYK igen szakavatottan támogatta, szavazásra bocsátatván, Németország (annak daczára, hogy ott jelenleg is fennáll s a Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen azt továbbra is ajánlotta), továbbá Oroszország (mely abból gyakorlati hasznot nem vár) és Svájc (mely e kérdésben úgy látszik implacabilis szigort szeretne) szavazatai ellenében Ausztria, Magyarország, Hollandia, Belgium, (s a minek különösen örülök) Franciaország és Olaszország részéről el lett fogadva, — ASSER, hírneves hollandi tanár azon pótindítvánnyal egyetemben, hogy az egész fuvarozási útra ugyanazon szabályzati tétel alkalmazandó.

E mellett a berni conventio 38. czikke még megengedi a szállítási érdek biztosítását, a mennyiben valamivel nagyobb fuvardíj fejében elveszés vagy sérülés esetén a bevallott összeg követelhető. A zabolátlan speculatio s a tisztán egyéni érdek túlságos követelményeinek kizárására jó lett volna kimondani, hogy a bevallott érték a feladási súly értékét csak bizonyos hányaddal haladhatja meg.

3. (Keresk. törv. 400. §.) «A fuvarozó felelős a kikötött vagy szokásos fuvaridő elmulasztásából eredő kárért, a mennyiben igazolni nem képes, hogy a késedelmet *rendes fuvarozó gondosságával* elkerülnie nem lehetett.»

Itt már nem a receptum, hanem csak locatio conductio elvei emeltetnek érvényre, a mennyiben a diligentia in abstracto elégséges. Másrészt, mintegy ellensúlyozásul, *teljes kárterítés* nyujtandó.

A berni tárgyalások alatt a francia képviselő, sénateur GEORGE, kijelentette, hogy ő a «rendes fuvarozó» fogalmát nem érti. Erre a conferentia beleegyezése mellett feleltem neki, hogy

a «voiturier diligent» alatt az értendő (l. jegyz. 54. l.), hogy a vasut tartozik a képesség, óvatosság és lelkiismeretesség azon fokát tanusítani, melyet a vasuti szabványok a szerződés kellő teljesítése érdekében a vasuttól megkövetelnek. A fuvaridő tekintetében nem lehet a vis major határáig menni. Valamint e helyütt egyrészt a kártérítés összege elvileg eltér az elveszés vagy sérülés eseteitől, úgy másrészt megengedendő azon kifogás, hogy a vasut a meglevő és általán rendelkezésre álló fuvarozási eszközökkel a késedelmet el nem háríthatta. — Elveszés vagy sérülés ellen könnyebben óvható meg az áru, a késedelem okai pedig ezerfélék.

Nagy előnynek tartom a tudomány haladása érdekében, hogy a berni conventio a voiturier diligent elejtésével tartózkodott a francia jog által e téren is követelt «vis major» felvételétől, jóllehet ennek modern szellemét tükrözteti vissza, kimondva, hogy a vasut a fuvaridő elmulasztásaért nem felelős, ha igazolja, hogy a késedelem körülményeit «sem nem okozta, sem el nem háríthatta».

4. (Keresk. törv. 401. §.). «Ha a fuvaridő elmulasztása esete a fuvaridő bizonyos részének levonása vagy teljes elvesztése, vagy más kötbér állapotot eredményez, kétség esetében a késedelemről eredő, s az érintett kikötmények összegét meghaladó kár megtérítése is követelhető.

A mennyiben a fuvarozó igazolhatja, hogy a késedelem a rendes fuvarozó gondosságával elhárítható nem volt, az érintett kikötmények csak úgy vehetők igénybe, ha ez szerződésileg megállapított.» Ezt az elvet érvényben tartja a berni conventio is a bevallott érdek határáig.

5. (Keresk. törv. 402. §.). «A fuvarozó felelős azokért, kiket az elvállalt fuvarozás teljesítésénél alkalmaz » Az eddigi elmelet szerint a fuvarozót csupán a «culpa in eligendo vel inspiciendo» terheltte. A teljes szigort GOLDSCHMIDT historico-dogmaticus kutatásainak köszönhetően s azt a berni conventio 29. cikké is feltétlenül elismeri. «Item si servus exercitoris surripuit vel damnum dedit, noxalis actio cessabit, quia ob receptum suo nomine dominus convenitur.»

6. (Keresk. törv. 403. §.). «Ha a fuvarozó az árut, az elvállalt fuvarozásnak egészben vagy részben eszközlése végett, más fuva-

rozónak adja át, az áru kiszolgáltatásaig nemcsak közvetlen követőjeért, hanem minden későbbi fuvarozóért is felelős. Minden fuvarozó, ki mint követője jelentkezik egy másiknak, azáltal, hogy az árut az eredeti fuvarlevéllel veszi át, ennek értelmében a fuvarozási szerződésbe lép; felelőssé lesz előzőinek a már teljesített fuvarozásból eredő kötelezettségeiért s egyszersmind önálló kötelezettséget vállal arra nézve, hogy a fuvarozást az eredeti szerződés értelmében, különösen a fuvarlevélben kijelölt vonalakon fogja eszközölni.» A vasutak ezen szabványtól eltérőleg, a keresk. törv. 431. §. adta joggal éltek, hogy a felelősség csupán az első s az utolsó vaspályát éri. A közönségnek ez elég biztosíték, a vasutnak pedig kényelmes. A berni conventio megtoldotta a vasuti üzletszabályzat 62. §-át, a mennyiben (27. cz.) a feladó azon közbeneső pályát is vonhatja felelősségre, a melyen a kár történt, — *mindannyiszor a vasut csupán székhelyén* levén megtámadható s a jus regrediendi teljes épségben fentartása mellett.

7. (Keresk. törv. 410. §.) «Az áru átvételével és a fuvardíj kifizetésével a fuvarozó ellen minden igény megszűnik.

Oly hiány vagy sérülés miatt azonban, mely a kiszolgáltatáskor *külsőleg felismerhető nem volt*, a fuvarozó az áru átvétele és a fuvardíj kifizetése után is felelősségre vonható, ha a hiány vagy sérülés a felfedezés után azonnal megállapíttatik, s egyuttal igazoltatik, hogy a hiány vagy sérülés a feladás és kiszolgáltatás ideje közt történt.

A kereset és kifogások egy év alatt évülnek el.» Az átvételkor külsőleg fel nem ismerhető hiányok (avaries non apparentes) elmélete felette vitás. A kereskedelmi vételnél is nagy szerepet játszik az (1. Keresk. törv. 346. és 347. §-ait), a tőzsdei jogszokások teljességgel perhorrescálják azt, e részben hódolva a formalisticus felfogásnak, melyet az olasz törvényhozás is újabban érvényre emelt. Mindegyik álláspontnak meg vannak a maga indokai. Az üzletszabályzat élt a keresk. törv. 430. §. adta joggal, 4 hétre szorítván az utólagos hiányfelismerések határidejét. A berni conventio (44. cz.) az olaszok iránti előzékenységből 7 napra reducálja a határidőt s a panaszlóra hárítja a bizonyítás terhét, hogy a hiányt a vasút okozta. Sőt VILLA és GOLA indítványai folytán a reclamatio e czimen egészen elesik, ha az átvevő az átvételkor a vasut készsége folytán az áru álla-

potát verificálhatta, jöllehet azt tenni elmulasztotta. Valamint ugyanis a francia nem érti mi az a «voiturier diligent», úgy az olasz, féltve vasutait, nem érti, mi az »avaries non apparentes», e részben makacsúl s a lehető ridegséggel követve a francia kereskedelmi törvény által lerakott elvet.

8. (Keresk. törv. 414. §.) «Ha a fuvarozó a zárut a fuvardíj kifizetése nélkül szolgáltatja ki, úgy ő, mint a megelőző fuvarozók és szállítványozók is saját előzőjük elleni visszkereseti jogukat elvesztik. Az átvevő elleni kereseti jogon ez által változás nem történik.»

Az utolsó vasut mindenestre felette hanyagúl jár el, ha a fuvardíj beszedése nélkül szolgáltatja ki az árut. Ez esetben felelős a kárért a megelőző vasutakkal szemben és elveszti viszkereseti jogait. Volt már szerencsém azonban kiemelni, hogy a berni conventio (a coupon-perek folyamán) a megelőző vasutakat a folyó számlán való megterhelésre jogosítja fel, ebbeli követeléseit a lefoglalás ellen is biztosítva.

A fuvarozó jogai.

1. (Keresk. törv. 409. §.) «Ha az, ki az áru átvevőjeként kijelöltetett, nem található; vagy ha ez az átvételt megtagadja; vagy ha az átvétel vagy az áru mibenléte iránt vita keletkezik, az érdekelt félnek jogában áll az áru mibenlétét bírói szemle útján megállapíttatni.

E mellett az átadási hely bírósága az érdekelt fél kérelmére elrendelheti, hogy az áru egyelőre közraktárba, vagy egy harmadik személy gondviselése alá helyeztessék, és hogy a fuvardíjnak s a fuvarozó egyéb követelésének kielégítése végett az áru vagy annak egy része nyilvános árverés útján eladassék.

Ezen kérelem iránt az ellenfél, a mennyiben helyben tartózkodik, a bíróság által előlegesen meghallgatandó.» Ugyanezen elvet emeli érvényre az üzletszabályzat 61. §-a. A berni conventio e kérdésben nem intézkedik, hanem beéri a leadó vaspálya törvényeire való utalással.

2. (Keresk. törv. 411. §.) «A fuvarozót, a fuvarozási szerződésből eredő követelések, különösen a fuvardíj, fekbér, vala-

mint a vámok és egyéb kiadások erejéig a fuvarozott árukra zálogjog illeti. E jog addig áll fenn, míg a fuvarozott áruk az átvevőnek kiszolgáltatva nem lettek.

A zálogjog alapján, mely a tulajdonos ellen elrendelt csőd esetében is hatályos, a fuvarozó követelésének kielégítése végett, a fuvarozott áruk részbeni vagy teljes eladását követelheti.»

A zálogjog tekintetében, melyet az üzletszabályzat nem is említ, a berni conventio szintén visszaretent az egyenlő szabályozás nehézségei elől. Kimondja, hogy a zálogjog fennáll, de a jog hatálya a rendeltetési állomás törvényei szerint bírálandó el.

Az átvevő jogai.

(Keresk. törv. 407. §.) «Mihelyt az áru rendeltetési helyére érkezik, a fuvarlevélben kijelölt átvevőnek szabadságában áll a fuvarozási szerződésen alapuló jogokat, a fuvarlevélből kivehető kötelezettségek teljesítése mellett, a fuvarozó ellen saját nevében érvényesíteni, különösen ez utóbbit a fuvarlevél átadására s az áru kiszolgáltatására szorítani, feltéve, hogy a kereset megindítása előtt a feladó részéről ellenkező utasítás nem adatott. (A berni conventio a DURBACH által felhozott aggályok megszüntetése végett hozzá teszi, hogy a feladó a másodlat birtokában legyen.) Az, hogy a kijelölt átvevő saját vagy más érdekében jár-e el, különbséget nem tesz.»

Nagyjában átment ezen intézkedés a vasuti üzletszabályzat 59. §-ába, illetőleg a berni conventio 16. cikkébe.

Az átvevő kötelessége.

(Kerek. törv. 408. §.) «Az áru és a fuvarlevél elfogadása által az átvevő, a fuvarlevél értelmében a fuvarozó kielégítésére köteleztetik.»

A berni conventio eldöntés nélkül hagyta azon kérdést, vajjon utólag felmerülő fuvardíj-hiányért a feladó vagy a rendelvényes feleljen-e. Nézetem szerint nem lehet kétség, hogy a rendelvényes még akkor is felelős, ha a feladó franco adta fel

a küldeményt. Először is ezen felfogást követi a gyakorlat jelenleg már a póstánál, valamint a vasutaknál. Továbbá, jogászilag szem előtt tartandó (l. jegyz. 26. l.), hogy a fuvarozás a rendkívényes érdekében történik, habár a feladó felelősségére, ha az előbbi a küldeményt terheivel együtt el nem fogadná.

Ezekkel nagyjában kimerítettem a vasuti jog lényeges elveit. A berni conventió azon részei, melyek a vasutak egymáselleni visszkereseti jogát, továbbá a nemzetközi központi hivatalt a póstaconventió analogiájára szabályozzák, — mindez nem annyira vasuti jog, mint inkább a vasutak joga, mely a harmadik személy jogait érintetlenül hagyja s ezért e helyütt tovább nem feszegetendő.

Kiemelendőknek tartom mindazáltal a berni conventio következő határozványait: Minden vasut önállóan felelős és viszkereset tekintetében a vasutak közt nincs egyetemlegesség. Ha a kár bizonyos vasutnak fel nem róható, úgy azt a fuvarozásnál közbenjárt összes vasutak (kivéve azokat, melyek bebizonyítják, hogy a kár az ő vonalukon nem történt) viselik, és pedig elveszés vagy sérülés esetén a mindegyikre esendett *fuvardíj*, határidő elmulasztása esetén a mindegyik vasut által okozott *késedelem* aránya szerint. Az «in quali et quanto» tekintetében a főperben hozott bírósági határozat a visszkereseti jelárásban is irányadó, feltéve, hogy a visszkeresett vasutak kellő litis denuntiatio folytán a főperben interveniálhattak. BAUM abbeli indítványára, hogy a vasutaknak erre kellő határidő biztosítassék, indokolatlanul elejtetett. Mindannyiszor azonban a vasut principaliter csupán saját területébeli bírósága elé idézhető, mely a maga perrendtartása szerint jár el. A conventio alapján hozott bírósági határozatok a conventio egész területen *végrehajthatók* — az illető ország törvényei által előszabott feltételek és formalitások teljesítése mellett. Azonban végre *nem* hajthatók a «csupán ideiglenesen végrehajtható ítéletek», továbbá MEYER indítványára az ítéletnek azon részei, melyek a felperest azért, mert pervesztessé lett, kártérítésre marasztalják (Succumbenz-Gelder). A «judicatum solvi» biztosítékának nincs helye.

A conventio végrehajtásának biztosítása érdekében Bernben központi iroda állítandó fel, melynek feladata: az egyes államok és vaspályák értesítéseit a többiekkel közölni, fontos

közleményeket gyűjteni és németül és francziául közhírré tenni, a felek kívánatára a vasutak egymásközi peres ügyeiben határozni, a conventio esetleges revideálását előkészíteni, a nemzetközi fuvarozás folytán az egyes vasutak közt keletkezhető fináncziális igények kiegyenlítését könnyíteni, — végül azon vasutakat evidentiában tartani, a melyeket minden egyes állam mint a nemzetközi fuvarozásra alkalmasakat be fog neki jelenteni. — Ezenkívül minden három évben nemzetközi értekezlet tartandó a conventio esetleges javítása és módosítása érdekében. A conventio egyelőre 3 évre köttetik egy évi felmondással, de hallgatag 3 évről 3 évre meghosszabbítható.

Fentebbiekkel igyekeztem a magyar jogászközönség s az érdekelt körök figyelmét felhívni a vasuti jog terén legújabbban megindult mozgalmakra, melyek nemcsak a nemzetközi, de közvetve a belföldi forgalmi viszonyokra is mélyen behatnak és melyek a jogegyenlőség vívmányán kívül még azzal az előnnyel is kecsegtetnek, hogy a vasuti üzletkezelés európaszerte mindinkább simulni kénytelen a közzgazdaság kívánalmaihoz.

Eddigelé magyar nyelven az érintett tárgyra vonatkozó munkálat nem készülvén, a többi nemzetek példáját az anyag feldolgozásánál követve: kiemelendőnek tartottam a berni tárgyalások alatt a magyarországi képviselők részéről tanúsított magatartást, melynek vajha sikerült légyen a nagy nemzetközi feladat üdvös megoldását hasznosan elősegíteni: úgy az emberiség általános érdekében, mint kivált édes hazánk javára és becsületére.

