

XII. 6.431 - 1941. VI. 13. - kēleles - rjks;
6.765 - 1942. V. 12. - kōrkivati - rjks;
XIII. 6953 - 1942. VIII 4 - vepes - pol. pot;
7107 - 1943 apr. 30 - pol. pot - rjks.

Tokaj Zempde'n m.

1917 apr. 4 ref

jōji: "rite"

Awatari d'it'at

1942/43

Albs. Elfyadoni! Exp. 1943 V 13.
D. 942 V 25
yrecht
/kinis

A BUDAPESTI M. KIR. TISZA ISTVÁN FODOLY. NY. SZÉKELÉSI
JOG- ÉS ÁLLAMTUDOMÁNYI KARÁ.

1105. 1941/1942 sz.év.

Érk: 1942 évi június hó 24. n.

Első nap:

dr. ...

Bizálathoz kiadatik:

Dr. Izsák István

" Bacsó János

professzor matematik.

Budapest 1942. június 24. én.

[Handwritten signature]
e. i. délelőtt

Elfogadom! "Sóhöz"

1942. VI. 26.

[Handwritten signature]

KÖZLEKEDÉS-FUVARÓZÁS,
- FUVARÓZÁS A VASUTON.

Irta:

Szevcsik István (Szevcsik József István)

Doktori értekezés a ke-
reskedelmi jog tárgykö-
réről.-

A 2723



Előfordul, hogy olyan fogalmak meghatározása, amelyek mintegy önmagukat látszanak megmagyarázni egyszerűségüknél fogva, nem is olyan könnyen, vagy egyszerűen határozhatók meg amint azt első látásra hinnők.

A közlekedés, a fuvarozás kérdésével foglalkozva első lépésünk nem lehet más, mint magának a fogalomnak a meghatározása. A közlekedés fogalmát a fogalmi elemek maradéktalan megjelölése révén határozhatjuk meg, mint minden fogalomét, azért azt kell megállapítanunk röviden, hogy mi a közlekedés helyes definitiója.

Valóban nem szorul bővebb kifejtésre, hogy a közlekedés voltaképeni lényege helyvál-

toztatásban merül ki. Helyről - helyre való mozgás nélkül közlekedésről nyilván nem beszélhetünk. Az is bizonyos azonban, hogy az egyszerű helyváltoztatás még nem közlekedés. Mi kell ahhoz, hogy a helyváltoztatás közlekedéssé váljék ?

Közlekedés-e a helyváltoztató tevékenység, amelyet valamely ismeretlen földterület felkutatása céljából fejt ki egy expeditio, vagy a turista gyaloglása, vagy az autóversenyző száguldása ?

Érezzük, hogy bár ezek helyváltoztatással járó emberi teljesítmények ugyan, mégis valami hiányzik ahhoz, hogy közlekedésnek minősüljenek. Valóban így van, mert singularis helyváltoztató mozgások közlekedésnek nem nevezhetők, legfeljebb annyi közülük van a közlekedéshez, hogy megindítóí lehetnek annak, vagy belőlük közleke-

dés fejlődhetik ki. Így lehetséges, hogy a sportok egynémelyikéből később közlekedés válik, amint annak kiváló példáját látjuk az eredetileg gimnaziális keretben mozgó kerékpározás esetében, amelyből később jelentős közlekedési eszköz keletkezett.

Nemcsak az említett példán fedezhetjük fel ezt a fejlődést, hanem ugyanezt láthatjuk az autó, a repülőgép, sőt a rádió esetében is, amelyek mindegyikénél a sportszerű, vagy amatőr singularitásokból az általános irányba való fejlődés azt mutatja, hogy a helyváltoztató tevékenységeket elsősorban az elszigetelt helyváltoztatások megismétlődése, gyakorisága teszi közlekedéssé - de nem egyedül ez.

Ahhoz, hogy közlekedésről beszélhes-

sünk szükséges, hogy az ismétlődő helyváltoztatás bizonyos függőségek következtében szabályosságot, szabályszerűséget mutasson. A visszaterő, de minden terv,-szabályszerűség nélkül ismétlődő helyváltoztatások nem tekinthetők közlekedésnek. Szükséges, hogy a helyváltoztatás jelenségeinek ismétlődésére számítani lehessen, vagyis az szabályszerűen történjék.

A közlekedés említett két fogalmi elemén kívül, az utóbbiban adva van a harmadik is.

A közlekedés eseményeiben obiectiv szabályszerűség ugyanis másként nem jöhet létre csak úgy, ha azokat subiectiv tervszerűség irányítja.

A közlekedés eseményeinek obiectiv szabályszerűsége az indítékaiban subiectiv tervszerűség következménye.

Ha mármost meg akarnók határozni a közlekedést, azt kellene mondanunk, hogy az nem egyéb, mint az emberek közötti érintkezést célzó szabályszerű, tervszerű és gyakori helyváltoztató tevékenység.

Mit mond tehát ez a meghatározás ?

Azt, hogy a közlekedés fogalma felöleli a helyváltoztatás tényét és ez benne úgy nevezhető technikai mozzanat, felöleli más részt az emberek közötti érintkezés tényét, amit úgy nevezhetnénk, hogy szociológiai elem a közlekedésben.

Tovább menve megállapíthatjuk, hogy a közlekedészerű helyváltoztatások térben, időben és súlyban kifejezett dimenziói szükségessé teszik, hogy a közlekedés lebonyolítására meg-

felelő technikai eszközök legyenek. A közlekedés lebonyolítására szolgáló technikai berendezés a közlekedés lebonyolításához feltétlenül szükséges lévén, ezeket a közlekedés lényegi alkatelemének kell tekintenünk.

Közlekedés tehát a személyek, dolgok és gondolatok gyakran, szabályszerűen és tervszerűen ismétlődő, technikai eszközök segítségével keresztül vitt minden helyváltoztatása.

Mivel fentebb közlekedésről és fuvarozásról szóltunk, különbséget kell tennünk a kettő között, amit akkor tehetünk, ha figyelembe vesszük, hogy a közlekedés definitióját különbözőképpen szokták értelmezni. Vannak, akik szerint a közlekedés a javak csereforgalmának a lebonyolítása, mások szerint viszont a közle-

kedés személyek, javak és hírek továbbítása.

A definitio első értelemben való fel-fogása nyilvánvalóan a közlekedésnek inkább közgazdasági jelentőségét hangsúlyozza, a má-sik viszont a közlekedés lebonyolításának in-kább a technikáját emeli ki.

Ha a közlekedést az utóbbi értelemben fogjuk fel, úgy valójában kevesebbet határo-zunk meg vele, mint a közlekedés teljes fogal-ma, csupán a szállítás, fuvarozás fogalmát , amely nyilván alsóbbrendű fogalom, mint a köz-lekedés.

Ha a közlekedés fogalmának taglalá-sába bocsátkozunk meg kell állapítanunk, hogy akkor helyes a meghatározás, ha a közlekedés-nek úgy közgazdasági, mint technikai mozzanatát

felöleli, s személyek, dolgok és gondolatok továbbításáról beszélünk. Kérdés, hogy nem volna-e helyesebb javak, illetőleg hírek továbbításáról beszélni ?

Ha a magánjogi értelmezés szerint vett javakra, vagyis a fizikai világ emberi uralom alá vonható ^{gazdasági értékű} jelenségeire gondolunk a "javak" szónak a definitióba illesztése nem helyes, mert igen sokszor előfordul, hogy nagy tömegben fuvároznak olyan / termelési hulladék / anyagot / vagy szemetet/ amely nem tartozik a magánjogi értelemben vett javak szűkebb fogalma alá.

A "hír" fogalma is szűkebb, mint a gondolaté, a rádió pl. nemcsak híreket, hanem zenéi, tudományos etc. gondolatokat is továbbít.

Végeredményben tehát a közlekedés fogal-

mának tisztázása után a fuvarozás fogalmát pontosabban is meg kell világítanunk. Ha a közlekedés és fuvarozás fogalmának különválasztására törekszünk, ezt oly módon érhetjük el, hogy a közlekedés vázolt egyetemes jellegű fogalmával a fuvarozást két szempontból megvilágítva állítjuk szembe. A fuvarozás ugyanis, mint technikai fogalom egyszeri, vagy állandó üzemszerű művelet, mint köz,-ill. magángazdasági fogalom konkrét, vagy állandó jellegű üzlet, ill. üzleti vállalkozás.

Igy érünk el a fuvarozási vállalat fogalmához, amelyek között a vasutnak, mint közgazdasági vonatkozásban is elsőrendű jelentőségű tényezőnek és szállító üzemnek kiemelkedő jelentősége van. Mielőtt azonban a vasuttal

a vasut által végzett fuvarozással etc. fog -
lalkoznánk, megkíséreljük magának a vasutnak,
mint üzemegységnek, ill. közgazdasági fogalom-
nak a "levezetését" a részfogalmak segítségé -
vel.

Szóltunk arról, hogy a közlekedés fo-
galmát teljessé tevő elemek, mozzanatok között
szerepel a technikai mozzanat is mint olyan,
amely nélkül közlekedés nem képzelhető. A techni-
kai eszközök fogalmát természetesen nem kell
okvetlenül a szó legmodernebb, hogy úgy mind-
jűk gépszerkezettani értelemben felfognunk /az
egyszerű gyalogut is közlekedési eszköz/ami
rögtön kiviláglik, ha számba vesszük, hogy a
közlekedéshez minő technikai eszközök szük-
ségeseek, s azokat - futólag -sorra vizsgáljuk.

A közlekedéstechnikai berendezésnek három eleme lehet; ut, járómű és vonógép.

Ki kell emelnünk, hogy ezeknek mindegyike külön-külön közlekedési eszköz, összesen közlekedési berendezés, pontosabb meghatározás szerint ezek összessége statikai értelmezés szerint közlekedési rendszer, dinamikus értelemben közlekedési üzem.

Mint a legtöbb fogalomnál, itt is tapasztalhatjuk, hogy egyazon szó több fogalmat fed, nevezetesen "közlekedési rendszer" alatt szokás az azonos közlekedési üzemek összességét /belvizi hajózási rendszer pl./ vagy valamely politikai, vagy földrajzi területen egymás működését kiegészítő, vagy egymással üzleti versenyben álló közlekedési üzemeket együttes vo-

natkozásban emlegetni./erdélyi közlekedési rendszer pl./ Ezek megállapítása után is helyesnek lehet azonban tartanunk közlekedési rendszer alatt a kooperáló közlekedési eszközök statikai fogalmát érteni.

A közlekedési üzem dinamikai fogalma - érezhetjük a kifejezésből - a rendszer technikai működésére utal inkább. Ha mélyen vizsgáljuk e jelenséget azt kell mondanunk, hogy a közlekedés üzemi működésére utaló kifejezéssel nem operálhatunk minden esetben, különösen nem, ha a közgazdaságtudomány síkján foglalkozunk a kérdéssel, mert a közlekedési rendszer üzemi működése maga lehet a technikai tudományok érdeklődési anyaga, de a közgazdasági szempontu tárgyalás tulmegy ezen a tisztán üzemtechni-

kai működésén és a közlekedési rendszer tulajdonképeni végső célját; az üzemi működés által elérni kívánt értéktermelést, értékes szolgáltatást végzését veszi figyelembe.

Látjuk, hogy a dinamikai értelmezésű közlekedésfogalom a technika mezejéről az ökonomia mezejére vezet át, s ezzel érkezünk el a közlekedési rendszer - minket elsősorban érdeklő - ökonomiai fogalmához, ami nem egyéb, mint a közlekedési vállalat.

A statikai, dinamikai és ökonomiai elemek egybefonódásából keletkező közlekedési vállalat fogalma a legkülönbözőbb természetű közlekedési vállalat lényegét világítja meg, s ezek között ismét a közlekedési rendszert alkotó közlekedési eszközök jellege mutatja meg

a vasút

technikai lényegét, üzemtermészetét és határozza meg - közvetve - közgazdasági szerepét, sőt az általa kötött ügyletek sajátosságait is.

Fentebb említettük, hogy három közlekedési eszköz összeműködéséből keletkezik a közlekedési rendszer, nevezetesen a pálya/az út/ a járómű és az erő/vonó/gép együtteséből.

Az út, a pálya mint a közlekedés egyik eszköze a vasút esetében magában véve is olyan sajátosságokat mutat, hogy azáltal a vasúti közlekedési rendszer természete szükségképen elüt az egyéb közlekedési rendszerektől.

A kerekes járóművek pályájánál a leg -

kisebb ellenállásra és az állékonyság foko -
zására irányuló törekvés teremtette meg a "vas"
utat/ Bár kezdetben kerékpárnyomtávu vályus
hosszgerendákat alkalmaztak./

A vasút különleges forgalmi helyzete
azonban csak akkor állt be, amikor a sinpályán
többé nem minden azonos kerékpárnyomtávu já -
rómű, hanem az adhäsio jelentőségének szem
előtt tartásával készült speciális kereszt -
metszetü sinszálon speciális kerékperemmel el -
látott járóművek közlekedhettek csupán. Ezzel
az új szerkezeti jelleggel a vasút végleg el -
különül a többi közlekedési rendszertől, s el -
indul óriási technikai és közgazdasági átala -
kulást eredményező útján.

A járómű az a szerkezeti komplexum

amely a helyváltoztatásnak úgy nevezhető szenvedőleges tényezője, amelyen a szállítás tartama alatt a szállítandó személyek, vagy áruk helyet foglalnak.

Végül az erőgép az a harmadik közlekedési eszköz, amely a vonóerőt szolgáltatja, s ez különféle lehet szerkezeti alkata szerint. Kétséggel legkezdetlegesebb, de nem a legtehetősebb kalorikus gépek a tehervonáshoz energiát szolgáltató állatok, sőt a magát, vagy valamely járóművet mozgásba hozó ember.

A vasút mindhárom eleme lényeges eltérést mutat az egyéb közlekedési rendszerek elemeitől, aminek eredménye, hogy a vasút elütő természetű az egyéb közlekedési rendszerektől. Így például a pálya kötött volta a vasútnál külö-

nős megfontolást igényel az irány szempontjából, mert azon utóbb változtatni csak igen nagy költséggel lehet. Az irány megválasztása ré - szint talajtani, másrészt közgazdasági/ új területek bekapcsolása a forgalomba/ és nem utolsó sorban stratégiai szempontokból kell, hogy történjék.

A vasútépítés óriási tőkét igényel, a vasút üzeme pontos üzemszabályzatot kíván, a vasút gyakran belevág a magánjog egyébként é - rinthetetlen területébe / kisajátítás/, vagyis természeténél fogva már pusztán létevel is jogi és közgazdasági következményeket von maga után.

A vasút sajátos természete, a közgazdasági életben elfoglalt monopolisztikus helyzete nemcsak a közgazdasági életre hanem ma-

gára a vasútra is hat, illetőleg visszahat. Ezért van, hogy a fuvarozási tevékenység körében kötött ügyletek, ha általában azonos természetűek is az egyéb fuvarozók által kötött ügyletekkel, a vasúti fuvarozásban mégis találkozunk néhány - a vasút természetéből folyó - amazoktól eltérő jelenséggel.

A közönséges közuti fuvaros mint minden egyéb szerződésnél a szerződő fél, teljes szabadsággal határozza el, hogy valamely fuvarozást vállal-e, vagy sem, sőt elyileg szabadon egyezkedhetik a fuvarozás minden feltételére, tehát a fuvardijra nézve is. Más szóval úgy is mindhatnók, hogy a jogrendszer a fuvaros és fuvaroztató megállapodására nézve dispositív jogszabályokkal rendelkezik, s cogens jogtétel csu -

pán egyetlen vonatkozásban; a fuvaros felelősége tekintetében áll fenn.

Már a legrégebbi időben/ a római jogban / is elfogadott jogelv volt, hogy a fuvaros a fuvarozott árukban a fuvarozás tartama alatt keletkezett károkért a vis maior határáig felel, ami egyszerűen szólva annyit jelent, hogy az ilyen károkért a fuvaros akkor is felelősséggel, illetőleg kártérítéssel tartozik, ha a kár keletkezésében vétlen, azt pl. véletlen esemény idézte elő.

Az eddigiek során a vasut közgazdasági tényezői szerepéről mondtak alapján megállapíthatjuk, hogy a vasut - mint érintettük is - monopolisztikus természetű vállalat, mégpedig úgy nevezhető gazdasági monopol helyzetet élvez[†].

† használhatjuk ezt a kifejezést az u.n.pénzügyi monopoliómmal szemben, amilyen pl. a dohány egyedárúság.

Ez a gazdasági monopol helyzet voltaképen azt a kizárólagosságot jelenti, hogy a közönségnek nincs módjában tetszés szerint megválasztani a fuvarozót bizonyos/pl. tömeg/ áruk szállítása tekintetében, mert a vasuton kívül nincsen olyan fuvarozó, aki hasonló feltételek mellett a kérdéses árut elszállítaná.⁺

A fuvaroztató ilyen esetekben vagy megbizsa a vasutat a fuvarozással, vagy lemond az áru elszállításáról, míg a közönséges közúti fuvarozásnál válogatjat a fuvarosok között.

Kétségtelen, hogy ez a monopol helyzet a fuvaroztatónak kevésbé előnyös helyzetet biztosít, mint a közönséges közúti fuvarosok versenye.

⁺ a tömegáru fuvarozás tekintetében még ma sem komoly versenytársa a gépkocsi a vasútnak. Kőszállítmányok esetében etc.

A vasút esetében annak monopol helyzete, a szabad verseny árszabályozó hatásának hiánya kétségtelenül egyoldalú helyzetet idéz elő, amelyben a fuvaroztatók mintegy ki vannak szolgáltatva a vasút ármegszabó önkényének, lehetőség nyílik arra, hogy a vasút a fuvarozási feltételeket egyoldalul állapítsa meg. Ez azonban nincs így. Annak a felismerése, hogy a vasúti tarifapolitikának milyen rendkívüli közvetlen és közvetett hatása van a közgazdasági életre / gondoljunk pl. a szállítási díjak árfolyásoló hatására / a kormányzatot már jó régen arra indították, hogy beleszóljon abba, hogy milyen feltételek mellett szállít a vasút, más szóval az állam cogens szabályokkal írta elő a vasúttal kötendő fuvarozási szerződés tartalmát.

Igy védi meg az állam a fuvaroztatókat

érdekeit a gazdasági monopol helyzetű vasút - vállalattal szemben.

Természetes ezek alapján, hogy a fuva - rozási szerződést szabályozó fuvarozási jog tulajdonrészt cogens jogtételnek foglalata, amelyhez tehát a vasútnak magát tartania kell, s amelytől akkor sem térhet el, ha a fuvaroztató fél ehhez hozzájárulna.

A fuvarozási jog cogens jellege - mint említettük - a közönség érdekeinek védelmét célozza, azonban közelebbről azt kell néz - nünk, hogy milyen sarkalatos jogelvek azok, amelyek konkrétan ezt a célt szolgálják.

Három ilyen alapelvet látunk a vasúti fuvarozási jogban éspedig a fuvarozási kényszer, a díjszabásnyilvánosság és egyenlő elbánás, vé-

gúl pedig a vasut felelősségének korlátozására vonatkozó tilalom elvét.

Az első azt jelenti, hogy a vasut nem tagadhatja meg valamely áru elszállítását akkor, ha a fuvaroztató a vonatkozó jogszabályokban előírt feltételeket teljesíti.

A második tétel azt jelenti, hogy a vasut nem szabhat fuvarvállalásai egyikénél, vagy másikánál más feltételeket, mint amelyek előre közzé vannak téve.

A felelősség korlátozásának tilalmánál tűnik ki leginkább a fuvaroztató felek érdekeinek védelme, mert ez az elv biztosítja azt, hogy a fuvaroztató érdekei minden körülmények között, sőt úgy mondhatnók, még magával a féllel szemben is védve vannak azzal,

hogy önmaga terhére sem egyezhetik bele a felelősség korlátozásába.

Látjuk, hogy a vasuti fuvarozás a vasút természetének és sajátos gazdasági /monopol/ helyzetének megfelelően eltér a közuti fuvarozástól és láttuk, hogy a vasuttal kötött szerződés feltételeinek, ill. tartalmának megállapítása is másként / cogens szabályokkal/ történik, mint egyéb fuvarozók esetében.

A f u v a r o z á s i s z e r z ő d é s.

Kereskedelmi törvényünk / 393.§./ szerint olyan szerződés, amely áruknak szárazon, folyókon, vagy belvizeken való fuvarozása iránt köttetik.

A fuvarozás lényegének kérdésével fentebb foglalkoztunk, s eszerint a fuvarozás személyeknek és áruknak egyik helyről a másik helyre való elvitelében áll. Ezalapon áru fuvarozási szerződés alatt olyan kölcsönös akarattal kötött szerződést és annak kijelentését kell értenünk, amely szerint az egyik szerződő fél kötelezettséget vállal arra, hogy a másik szerződő fél által neki fuvarozás céljából átadott árut egyik helyről a másik, a fuvaroztató fél által megjelölt u.n. rendeltetési helyre elviszi és ott a fuvaroztató által megjelölt személynek kiadja.

A fuvarozási tevékenység közelről nézve két elemet tartalmaz. A fuvarozási szerződéssel a fuvarozó magára vállalja bizonyos munka teljesítését; az áru elszállításával já-

ró effectiv munkát, másrészt vállalja az átadott áru őrzését. A fuvarozási szerződés tehát tartalmaz egy munkabérszerződési és egy letéteményezési elemet.

A fuvarozó -itt speciel a vasút a fuvarozást rendszerint ellenszolgáltatásért vállalja, a fuvarozásért fuvardíj fizetendő, tehát a fuvarozási ügylet visszterhes obligatio.

Kereskedelmi törvényünk idézett szakasza szerint aki fuvarozási ügyletek kötésével iparszerűleg foglalkozik, fuvarozónak, az ilyen vállalat fuvarozási vállalatnak tekintendő.

Láttuk, hogy a singuláris helyváltató tevékenységek közlekedésnek még nem minősülnek, hanem csakis akkor, ha gyakoriság, ter^v, és szabályszerűség nyilvánul meg venniük, azon

módon látjuk, hogy a singuláris árutovábbító ténykedés még nem tesz valakit fuvarozóvá, ill. az ilyen vállalatot fuvarozási vállalattá.

A fuvarozóval szerződésre lépő a fuvaroztató, a vasúti fuvarozásnál a feladó. A fuvarozási szerződésben azonban nemcsak ez a két fél szerepelhet, hanem harmadik személy is az átvevő, az a személy akinek a fuvarozott árut át kell adni.

A fuvarozásnak, mint ökonomiai folyamatnak célja általában az árut a termelés helyéről a fogyasztás helyére eljuttatni. A fuvarozás tehát nem öncél gazdaságpolitikai szempontból, hanem rendszerint valamely más gazdasági cél szolgálatában áll.

A fuvarozás mögött álló gazdasági cél

egy másik jogügylet éspedig az esetek legtöbbszörében adás-vételi ügylet lebonyolítása. A fuvarozási ügylet célja tehát legtöbbször nem csupán a fuvarozás effectiv lebonyolítása, hanem egy adás-vételi, avagy egyéb ügylet megkötése által elérni kívánt gazdasági cél megvalósításának elősegítése is. A fuvarozási ügylet célja, hogy a fuvarozott áru az átvevő birtokába kerüljön. A fuvarozási szerződésnek ez a célja magában a szerződésben olyképp jut kifejezésre, hogy a fuvarozó már a szerződés megkötésekor magára vállalja az árunak a rendeltetés helyén az átvevő részére való kiszolgáltatását. Ez a szerződő felektől számított harmadik személy a fuvarozási szerződés megkötése által jogot nyer arra, hogy az áru átadását

a vasúttól követelhesse. Ha a fuvarozási szerződésnek ezt a tulajdonságát vesszük figyelembe, azt mondhatjuk, hogy a fuvarozási ügylet in favorem tertii obligatio.

Kérdés, hogy a vasúti fuvarozásban előforduló ama esetek, amikor feladó és átvevő egyazon személy, a fuvarozási szerződés említett jellegén változtat - e, vagy sem? Minthogy ilyenkor a változás csupán annyi, hogy az egyén két különböző minőségben szerepel, ez a szerződés jellegén nem változtat.

A vasúti fuvarozás vizsgálatán tovább menve

a f u v a r o z á s i k é n y s z e r

jelenségéről, mint a vasúti fuvarozás specializ-

tásáról kell megemlékeznünk.

Említést tettünk arról, hogy a vasut monopol helyzete miatt a fuvaroztató közönség érdekeinek védelmére van szükség, s ennek egyik eszköze a fuvarozási kényszer. Arról is szóltunk, hogy miben áll ez az érdekbiztosíték, rá kell mutatnunk arra is, hogy milyen feltételeket kell teljesítenie a fuvaroztatónak ahhoz, hogy a fuvarozási kényszer beálljon.

Önként értetődő, hogy a fuvaroztatónak teljesítenie kell az összes érvényben álló fuvarozási feltételt és ezeken kívül a vasút által előírt egyéb rendelkezéseket.

Érvényben álló fuvarozási feltételeken a kereskedelmi törvényben és a vasútüzletszabályzatban foglalt szabályok, másfelől a jogérvényes vasuti díjszabásokban megállapított feltételek

értendők. A vasút által előírt egyéb rendelkezések alatt azokat a szabályokat kell érteni, amelyeket a vasút a szolgálat rendjére, és a vasúttal érintkező közönség magatartására vonatkozólag ír elő./pl.pénztári, vagy raktári hivatalos órák etc./

A vasutat jellemző fuvarozási kényszer csak akkor áll be, ha a fuvarozandó árú a rendes fuvarozási eszközök segítségével elfuvarozható.

Szükséges tehát, hogy a feladandó árú a vasúti közlekedési organisatiót alkotó közlekedési eszközök; a pálya, a járóművek és a gépek igénybevétele mellett szállítható legyen, s a feladandó árú műtárgyakban és a személyzetben előálló kár, ill. sérülés nélkül legyen továbbítható.

Ez a rendelkezés kettős "szabadságot"

enged vasútnak. Egyfelől mentesíti a vasutat olyan árú kötelező szállítására alól, amelyek minőségileg, másrészt az olyanoké alól, amelyek mennyiségileg haladják meg a vasút teljesítő képességét. Ide kell számítanunk természetesen azt az esetet is, amikor a szállítmány a rendes fuvarozási eszközökkel elszállítható lenne ugyan, azonban olyan tömegben kívánják azt egyszerre fuvaroztatni, hogy a vasút gördülő anyaga /mozdonyok, kocsik/állomási berendezésai és személyzete nem elegendő az ily tömeg elfuvarozására.

Azok között az esetek között, amikor a vasút nem köteles a rá nézve fennálló fuvarozási kényszer ellenére sem szállítani, ki kell emelnünk a vis maior esetét. A vis maior fogalma azonban a vasúti fuvarozás vonatkozásában

nem határozható meg egyszerűen az "erőhatalom" szóval, mert igen kétséges, hogy fuvarjogi tekintetben milyen jelenség az, amely a fogalom alá vonható, vagy kívül esik azon.

Tudjuk, hogy a szándékosság /dolus/ és a gondatlanság /culpa/ és utóbbinak a fokozatai / culpa lata, levis, levissima / kívül esik a vis maior fogalmán. Vis maior alatt véletlenül bekövetkezett eseményt kell értenünk, amelynek tehát beállása az emberi akarattól független. A vis maior szerű jelenségek között is lehet, sőt kell különbséget tennünk abból a szempontból, hogy az elhárításuk lehetséges-e, vagy sem. Vannak ugyanis az emberi akarattól függetlenül bekövetkező olyan események, amelyeknek elhárítása emberi akarattal lehetséges. /pl. eső

ellen a szállítandó áru kis emberi előrelátással is könnyen megvédhető, fedett kocsiba rakással, ponyvával való letakarással etc./

Vannak azonban olyan jelenségek, amelyek a legnagyobb fokú emberi előrelátással sem hááríthatók el, vagyis ezeknél az eseménynek úgy a beállása, mint annak elháárítása független az emberi akarattól.

A distinctiot tovább kell folytatnunk és azt mondanunk, hogy az elháárítható események vonatkozásában is különbséget kell tennünk aszerint, hogy ha technikailag elháárítható is valamely esemény, gazdaságilag vajon elháárítható-e? A vasúti szerek villámcsapás elleni védelme érdekében kifizető dolog lenne-e valamennyi vasúti járművet villámháárítóval felszerel-

ni csak azért, mert ezzel egy igen ritkán előforduló elemi kárt háríthatnánk el. Nyilván nem lehetséges ez gazdaságilag, hiszen a védelem költsége sokszorosán túlhaladná az esetleg bekövetkező kár nagyságát.

Végeredményként tehát a vasúti fuvarozás szempontjából vis maiornak kell tekintenünk az olyan véletlen eseményeket, amelyek absolute nem háríthatók el, vagy elhárításuk gazdasági szempontból lehetetlen.

A gazdasági elháríthatóság vonatkozásában ismét tekintettel kell lennünk arra, hogy valamely esemény elhárítható jellege relativ. Lehetséges, hogy valamely természeti akadály /hófúvás pl./ kis vállalat számára elháríthatatlan, míg nagyobb vállalat számára, amely-

nek megfelelő technikai berendezése és megfelelő számú személyzete van, az ilyen akadály nem jelenti a forgalom, ill. a szállítás vis maiorszerű akadályát.

A fuvarjog szempontjából tehát a vasúti fuvarozási kényszert kizáró vis maiornak az olyan véletlen eseményt kell tartanunk, amely a technika állásának, a gazdaságosság elvének és a vállalat nagyságához mért viszonylagosságnak a figyelembe vétele mellett elháríthatatlannak minősíthető.

..

A közlekedés, ill. a fuvarozás fogalmának, a közlekedési üzem, a közlekedési vállalat, utóbbiak között a vasút lényegének, ill. közgazdasági sajátos /monopol/ helyzetének és

a vasúti fuvarozás ebből folyó jellegzetességeinek vizsgálata alapján előttünk áll a vasút, mint a közlekedési eszközökből alkotott közlekedési rendszer, mint közlekedési üzem, illetőleg vállalat, amely nagyságára, teljesítő képességére magángazdasági, közgazdasági és társadalmi hatására nézve kiemelkedő jelentőségű, s amely jellegénél, természeténél, működésénél és hatásánál fogva a közlekedés jelenségeire és üzemekre, a közlekedés szabályozására vonatkozó ismereteket rendszerbe foglaló tudományos disciplinának a közlekedéstudománynak, nemkülönben a társadalmi, magán és közgazdasági vonatkozásokkal foglalkozó tudományoknak, a közlekedéstannak, s végül és legfőképpen a közgazdaságtudománynak egyik társgya.

A közlekedés, a vasúti közlekedés, ill. fuvarozás tehát végsőleg erősen közgazdasági érdekű tevékenység, ennél fogva a vasúti közlekedés helyes befolyásolása rendkívüli horderejű feladat, a gazdaságpolitikának, a mindenkori Kormányzat funkcionális politikájának szervező része, s a /vasúti/közlekedés tényeibe való eme beavatkozás sohasem tekinthető csupán a túltengő állami interventionizmusból folyó szükséges rossznak, hanem a szervezett közösségek gazdasági életének vezetésével járó inhaerens kormányfeladatnak, a gazdasági optimum elérését célzó - helyes mértékű - gazdaságpolitikai intervencionak.-

T a r t a l o m :

a vasút.	16.
a fuvarozási szerződés	26.
a fuvarozási kényszer	31.
a felhasznált forrásművek jegyzéke . . .	42.

F o r r á s m ű v e k
j e g y z é k e.

Dr. Kuncz Ödön: A magyar kereskedelmi és váltó-
jog vázлата. Budapest, 1922.

Dr. Veress Gábor: A letelepülés elméletének kap-
csolatai a közlekedéstudomány-
nyal. Szeged, 1932.

Zelovich Kornél: Nagyvasutak gazdaságos üzeme. Ma-
gyar Mérnök és Építész Egylet
kölönye. 1912.

Barthos: A magyar vasuti jog. Budapest, 1910.

Buday Gyula: A fuvarozó felelőssége. Nagyvárad,
1915.

Schäfer László: A vasuti fuvarozási jog, az uj
vasuti üzletszabályzat és az uj
nemzetközi egyezmény. Budapest, 1928.

Karenovics-Philip: A vasuti üzletszabályzat
áru fuvarozási részének ma-
gyarázata. Budapest, 1910.

Theiss Ede: Korlátozott verseny és közgazdaság-
politika. Közgazdasági Szemle 1939.

Somló Bódog: Állami beavatkozás és individualiz-
mus. Budapest, 1907.

B K 10001/1954