



Pázmány Law Working Papers

2025/9

Mireisz Tímea

**A veszély és fedezet metszéspontján – A veszélyes üzemi
felelősség és a biztosítás jogtörténeti kapcsolatának
kezdetei**

Pázmány Péter Katolikus Egyetem
Pázmány Péter Catholic University Budapest

<http://jak.ppke.hu>
<http://www.plwp.eu/>

ISSN: 2062-9648

Mireisz Tímea¹: A veszély és fedezet metszéspontján – A veszélyes üzemi felelősség és a biztosítás jogtörténeti kapcsolatának kezdetei

I. Bevezetés

A biztosítás napjainkra a kötelmi jog egy önálló, jól körülhatárolható és önálló dogmatikai alapokon nyugvó területévé fejlődött, azonban történeti kibontakozása és modern formájának kialakulása szoros kapcsolatban állt a veszélyes üzemi felelősség fejlődésével. Mindkét intézmény gyökerei ugyanazokra a társadalmi és gazdasági változásokra vezethetők vissza: az ipari forradalommal megerősödő technikai fejlődés, az ebből fakadó megnövekedett kockázatok és az ezekhez kapcsolódó új típusú káresemények együttesen indokolták a kárfelelősség objektívizálását, illetve egy olyan kockázatmentesítő és kárenyhítő intézmény kialakítását, mint amilyen a biztosítás volt.² A veszélyes üzemek által előidézett, gyakran előre nem látható és súlyos következményekkel járó balesetek nemcsak a felelősségi jog újraszabályozását tették szükségessé, hanem megteremtették az igényt arra is, hogy a kockázatok kezelésére a biztosítás jogintézménye – különösen a felelősségbiztosítás – fokozatosan beépüljön a jogrendszerbe. A biztosítási jog részletes fejlődéstörténetének bemutatása és fogalomrendszerének különálló, a kártérítési joggal sokszor átfedésben lévő, de gyakran ellentétes tételezése, amilyen például a vis major³ elemzése kívül esik jelen publikáció témakörén, az kizárólag a veszélyes üzemek fejlődése szempontjából jelentős közös pontokra fókuszál.

A veszélyes üzemek megnövelték a kár bekövetkezésének kockázatait, ami a felelősség szigorításával együtt a veszélyes üzem folytatójának üzleti kockázatait is növelte, amelyben a kártérítési felelősség az üzem működésének kockázataként realizálódott.⁴ A kockázat Kuncz szerint „*olyan eshetőség, amely szükségletet támaszt.*”⁵ Ennek a kockázatnak a fedezésére a veszélyes üzem folytatójának érdekében állt díj fizetése ellenében egy harmadik fél, a biztosító bevonása, aki kötelessé vált megtéríteni azt az összeget, amelyet a károkozó felelőssége alapján

¹ Mireisz Tímea PhD-hallgató, Eötvös Loránd Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kar Doktori Iskola. Orchid ID:

² MÁDL, Ferenc: *A deliktualis felelősség a társadalom és a jog fejlődésének történetében*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1964. 419.

³ BÍRÓ, György – LENKOVICS, Barnabás: *Általános tanok*. Budapest, Novotni Kiadó, 2002. 207-208.

⁴ KOLOSVÁRY, Bálint: *A magyar magánjog tankönyve*. II. kötet, Grill Kiadó, Budapest, 1911. 334. Továbbá lásd ehhez bővebben: SZALAI, Ákos: Veszélyes üzemi felelősség - joggazdaságtani hatások. *Állam- és Jogtudomány*, 2015/4. szám. 45-69.

⁵ KUNCZ, Ödön: *A magyar kereskedelmi- és váltótörvény tankönyve*. Grill Károly, Budapest, 1938. 414.

a biztosítás tartama alatt valamely harmadik személy részére teljesíteni köteles.⁶ A biztosítás további elemeként alakult ki, hogy annak megtérítése nem függhetett az érdekeltet vétkességétől,⁷ azaz a veszélyes üzemek körében kibontakozó szigorú felelősség terheinek mintegy „automatikus” csökkentésére is alkalmasnak bizonyult.

II. Elméleti metszéspontok – a kárelosztás elve

A veszélyes üzemi felelősség kialakulását és a vétkességi elv kizárólagosságának megtörését nem az elméleti jogfejlődés, hanem a gyakorlati szükségletek és a társadalmi nyomás a tételes megoldásokra indították el. Ebben a folyamatban jelentek meg az egyes felelősségelméletek, amelyek célja az volt, hogy az akkoriban tárgyi (szubjektív elemektől, a károkozó akaratától mentes) felelősségen belül a veszélyes üzemi felelősség önálló, vétkesség lehelletétől⁸ és bármely fikciójától mentes⁹ létjogosultságát igazolni tudják. A veszélyes üzemi felelősséget magyarázó elvek között kapott helyet a kárelosztás (kárfelosztás) elve, amely ugyan magát a veszélyes üzemi felelősséget nem magyarázta, de általa vált lehetővé a veszélyes üzemek szélsőséges eseteinek megállapítása (például a kimentést nem ismerő, abszolút felelősségi eseteké, mint a légi járművek felelőssége vagy a később megjelenő atomkárokért való felelősség), és a jog reparatív funkciójának hiányosságai érdekében történő mérséklése is.¹⁰ A veszélyes üzemekre terhelt szigorúbb felelősség megállapítása az 1874. évi vasúttörvény alapján a 20. század elején szinte automatikus volt, például a vasút felelősségét szinte kivétel nélkül megállapították,¹¹ ám gyakori volt, hogy a megszülető döntés mind a vasút mind a károsult számára méltánytalan döntést eredményezett.¹²

⁶ KUNCZ 1938. 471.

⁷ KUNCZ 1938. 414.

⁸ Zsögöd jellemzése szerint a „hibának mintegy csak a lehellete alapján.” In: ZSÖGÖD, Benő: *Fejezetek kötelmi jogunk köréből*, I. kötet, Athenaeum, Budapest, 1898. 629.

⁹ „Félmegoldás nem lehetséges; vagy vétkességnek declaráljuk a gondosság bármely kicsiny fokának (...) elmulasztását is, (...) s ez esetben az objectív felelősség alapjául nem szolgálhat; vagy nem declaráljuk vétkességnek, amikor azután a vétkességnek sem árnyalata, sem lehellete, sem fictioja, sem praesumptioja a megtörtént eset tényállásába bele nem erőszakolható” In: Dezső, Gyula: *Az objectív kártérítés tana*. Budapest, Grill, 1917. 265.

¹⁰ PUSZTAHELYI, Réka: *A veszélyes üzemi szabályozás környezete*. Nemzeti Közszerológiai Egyetem, Budapest, 2018. 6.

¹¹ A Magyar Királyi Államvasutak belső iratainak tanúsága szerint például a bíróságok a gyakorlatban akkor is szigorúbb felelősséget alkalmaztak, ha a baleset egyértelműen a munkavállaló hibájából történt, „mivel a hasonló perekben a bírói gyakorlat szerint a bíróságok a jog és méltányosság legvégső határáig el szoktak menni, ezért a vasút kártérítési kötelezettségét megállapíthatónak tartjuk.” HU - MÁV Archívum (a továbbiakban: MÁV Arch.) – AF. 10023 d. 29762/1903. Ig. K.P. vonatmálházo kártérítési pere.

¹² Reinitz, a vasút jogi képviselője akkoriban ezt a korszakot az alábbi kritikával illette: „a kir. Curia a felelősségről szóló törvény (1874: XVIII.) alkalmazásánál félreismerve annak jogi természetét és alapját, nem tud kibontakozni a régi elmélet bilincseiből. Más alkalommal pedig letépve a láncokat és széttörve a törvénytábla korlátokat, oly elveket enunciaál, amelyek alkalmazása mellett a vaspálya csak úgy menekülhetne a felelősségtől, ha üzeménél

A kárelosztás elve már az ókori lex Rhodiában is tetten érhető, azonban a 19. század végén – a gazdasági és társadalmi szempontok előtérbe kerülésével – új értelmet nyert, különösen az objektív felelősség kapcsán, és meghatározóvá vált a felelősségviselés újragondolásában. Dezső ezt az elméletet „*socialisztikus teoriának*” nevezte, mely szerint a károkat igazságosan, a társadalom tagjai között – lehetőleg minél szélesebb körben – kell elosztani, mégpedig a teherbíró képességükhöz igazodva.¹³ Hasonló gondolatból indult ki Marton, aki szerint a kárelosztás elve azon a felismerésen alapult, hogy a veszélyes üzemeknél (kiváltképp a nagyméretű üzemeknél) a felelősséget annak kell viselnie, aki képes a kár költségeit szélesebb körre – például a fogyasztókra – áthárítani azáltal, hogy azt beépíti a termelési költségekbe. Ezáltal a társadalom viseli a veszélyes tevékenységek következményeit, nem pedig az egyéni károsult.¹⁴ Ez az elv, valamint a veszélyes üzemi felelősség kezdeti, vélelmezett vétkesség keretei között történő értékelése egyben azt is magában hordozta, hogy a felelősség megállapítása kezdetben automatikusan a veszélyes üzemre való terhelésével valósult meg, amely terhek viselésében a biztosítás könnyítésként jelentkezett.

A kárelosztás közgazdasági elvének gazdaságba történő becsatornázása különböző modern biztosítási, társadalombiztosítási intézmények (ipari és munkásbiztosítás, betegbiztosítás) kiépítésével az objektív felelősség szabályozásával egyidejűleg indult el. Dezső a kötelező biztosítást – például az autómobilok esetében¹⁵ – a kárelosztás közgazdasági elvének állami szabályozási formájaként értelmezte. Dezső és Marton egyaránt támogatták e szemlélet kiterjesztését, Marton szerint pedig a kötelező felelősségbiztosítás nem csökkenti, hanem éppen erősítheti a preventív hatást, különösen a biztosító regresszigénye esetén.¹⁶ Marton a kárelosztási elvet a felelősségi rendszert kiegészítő, de attól elvileg független elvként kezelte, míg Dezső szerint a biztosítási rendszer az elv alkalmazása által olyan szintre fejleszthető, hogy az bármilyen káresetet lefedjen, így az objektív felelősség teljes egészében a kárelosztás révén szabályozhatóvá tud válni.¹⁷ Ez az álláspont az 1970-es években Eörsi és Sólyom

előzetesen lépten-nyomon tanukat rendelne és netaláni sérülés bekövetkezése esetére mindenütt helyi szemléket alkalmazna.” „*Viták és perek szakadatlan láncolata, bizonytalanság mindenütt.*” In: REINITZ, József: A hiba a vaspálya felelőssége szempontjából. Egy curiai ítélet kritikai fejtegetése. *A Jog* 1895/1. szám. 2-3.

¹³ DEZSŐ 1917. 290.

¹⁴ MARTON, Géza: Kártérítési kötelmek jogellenes magatartásból. In Szladits Károly (szerk.): *Magyar magánjog. IV. kötet. Kötelmi jog különös rész.*, Grill Károly, Budapest, 1942. 820.

¹⁵ VÉSZI, Mátyás: *Autójog. Magyar Jogászegylet kiadása*, Atheneum, Budapest, 1932. 66-67.

¹⁶ MARTON 1942. 820. és 841.

¹⁷ Ezt az elgondolást látszik támogatni Istvánffy László is a magyar jogirodalomban. ISTVÁNFFY, László: A tárgyi kártérítési felelősség múltja és jövője. *Magyar Jogászegyleti értekezések és egyéb tanulmányok*, 1937/17. szám. 141.

munkásságában csúcsosodik ki, amely álláspontok szerint a felelősség társadalmi újraelosztásban való fokozatos feloldódását feltételezi, amely a felelősség jogi kérdését biztosítástechnikai, kalkulációs és könyvviteli problémává alakítja át.¹⁸ Marton egyebekben a kárelosztási elvet saját rendszerében a prevenció elv részeként emelte be annak biztosítására, hogy a károkozót a kár viselése ne terhelje aránytalanul, de a károsult részére is biztosított legyen a megtérítés.¹⁹ A veszélyes üzemi felelősséget megalapozó elméleti koncepciók, így a kárelosztás elve is annak a társadalmi, gazdasági és tételesjogi kihívásnak a jogelméleti leképeződései voltak, amelyek az objektív felelősség létjogosultságát vizsgálták, és ahogy láthatjuk, a kárelosztás elve, amely az objektív felelősséggel egyidejűleg alakult ki, kiegészítő támogatási keretet kínált a felelősség társadalmi igazságosságon alapuló elosztásához.

III. Kibontakozás az új veszélyközösségek mentén

A biztosítás történeti előzményei jóval megelőzik a veszélyes üzemi felelősség kialakulását: a középkorban már megjelent a veszélyközösségek elve, például a lex Rhodia szerinti tengeri kármegosztás vagy a tűzkárok kollektív viselése. A 19. században ez az elv a bismarcki jóléti állam szociálpolitikai reformjai és a munkások önszegélyező egyesületei révén társadalombiztosítási formát öltött, lefedve többek között a betegség és baleset miatti kockázatokat is. A modern biztosítás viszont csakúgy, mint a veszélyes üzemi felelősség, az ipari forradalom és az újonnan megjelenő kockázatok és veszélyközösségek mentén alakult ki, mintegy a veszélyes üzemek igénye és az igényre adott válaszreakcióként, amelyben állandó biztosítási járulék befizetése esetén meghatározott kár esetében határozott összegű kártalanításra kötelezték magukat a bankok és magánvállalatok.²⁰ Ebben az időszakban bontakozik ki a modern biztosítás, amely ugyan üzleti haszonszerzésre törekszik, de eredeti rendeltetését még erőteljesen áthatja egyfajta szociális, segítő jelleg – ahogyan Túry is megfogalmazta: „a biztosítás alap gondolata tehát az egyesnek védelmet nyújtani az ő akaratától függetlenül bekövetkező, az ő szempontjából tehát véletlen károsító események ellen.”²¹

¹⁸ EÖRSI, Gyula: A fokozott veszéllyel járó tevékenységért való felelősség alapkérdéseiről. *Klny. ÁJI Értesítője* II. kötet. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1960/4. szám. 375. és EÖRSI, Gyula: *A jogi felelősség alapproblémái. A polgári jogi felelősség.* Budapest, Akadémiai Kiadó, 1961. 359-360. vö.: SÖLYOM, László: A polgári jogi felelősség hanyatlása. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1977.

¹⁹ MARTON 1942. 829.

²⁰ MÁDL 1964. 419.

²¹ TÚRY, Sándor Kornél: A felelősségbiztosítás - Szavatossági biztosítás. 1. rész. *Magyar jogi szemle*, 1922/9. szám. 529.

Az igazi változás hazánkban egyrészt a kereskedelmi joggal összefüggésben történt, amikor a gazdaság és a kereskedelmi jog kibontakozása lehetővé tette az áruknak nagy távolságra történő szállítását és értékesítését,²² amely a szárazföldi utaknak még a 19. században is fennálló fejletlensége miatt²³ a hajózási fuvarozás körében indult meg útján,²⁴ majd nagyrészt a szállítmánybiztosítással egybenőve elterjedtek a szárazföldi biztosítások is a 19. században.²⁵ Első önálló megvalósulásaként a szabadságharc leverését követően hazánkban az abszolutizmus árnyékában hazafiaink segítségével óriási akadályokat leküzdve²⁶ alakult meg 1858. január 16. napján az Első Magyar Általános Biztosító Társaság,²⁷ amelyet 1911-ig további 66 biztosító társaság követett.²⁸ A biztosítás fejlődésének párhuzamos megindulása az objektív felelősségi alakzatok fejlődésével a biztosítás különböző fajtáinak kialakulásához és veszélyes üzemek általi alkalmazhatóságához, sőt kötelező alkalmazásához vezetett, megkülönböztetve őket aszerint, hogy kötelező vagy más néven általános a biztosítás, például munkás-, baleset-, beteg- vagy társadalombiztosítás, vagy magánjogi a biztosítás, például a különböző kárbiztosítási formák.²⁹

IV. Veszély és biztosítás határán – a szavatossági biztosítás funkcionális szerepe a veszélyes üzemek felelőssége kapcsán

A kárbiztosításon belüli kategóriaként indult meg a felelősségbiztosítás fejlődése szavatossági biztosítás elnevezés alatt, amint láthatjuk az egyes speciális felelősségi szabályok megjelenésének hatására, mint amilyen volt például a munkaadó felelőssége az ipari vállalatok, veszélyes üzemek körében, a termék előállítójának felelőssége a gyárakban, vagy a gépjármű

²² HOMOKI – NAGY Mária: *A polgári kori magánjog kialakulása*. In: MÁTHÉ, Gábor (szerk.): *A magyar jog fejlődésének fél évezrede: Werbőczy és a Hármaskönyv 500 év múltán*. Nemzeti Közszerológiai Egyetem, Nemzeti Közszerológiai és Tankönyv Kiadó Zrt., Budapest, 2014. 279.

²³ HORVÁTH, Mihály: *Az ipar és kereskedelem története Magyarországon a három utolsó század alatt*. Magyar Királyi Egyetem., Buda, 1840, 389.

²⁴ A hajózási fuvarozási biztosításra jött létre 1807-ben az első Császári és Királyi Szabadítékos Révkomáromi Biztosító Társaság a Habsburg birodalomban. Lásd bővebben: HORVÁTH, Gyula - TAMÁS, Gábor: *A Révkomáromi bátorságosító levele. Biztosítás és kockázat*, Budapest, 2016/2. sz. 98.

²⁵ TÚRY, Sándor Kornél: *A biztosítási szerződés szabályozásának alapvető szempontjai az újabb külföldi törvényalkotásokban*. Szeged Városi Nyomda és Könyvkiadó, Szeged, 1928. 8-9. és 20.

²⁶ HAVASS, Rezső: *A magyar biztosítási törvényjavaslat az életbiztosítás szempontjából*. Különlenyomat a Közszerológiai Szemle 1896. évi októberi füzetéből, Pesti Könyvnyomda, Budapest, 1896/10. szám. 3-4.

²⁷ Történetéről lásd bővebben HORVÁTH, Gyula – TAMÁS, Gábor: *Az Első Magyar Általános Biztosító Társaság rövid története, Biztosítás és kockázat*, Budapest, 2017/3. sz. 94-97.

²⁸ CSONGRÁDI-SCHOPF, Endre: *A biztosítás és a bírói gyakorlat*. Pátria Kiadó, Budapest, 1913. 10.

²⁹ MÁDL 1964. 420.

üzembentartójának felelőssége.³⁰ Indokolt röviden kitérni arra, hogyan kapcsolódott össze a felelősség és a szavatosság fogalma, mivel mai szemmel nézve zavarónak, félreérthetőnek tűnhet ez az elnevezés. A régi magyar magánjogban a szavatosság fogalmát jóval tágabb értelemben alkalmazták, így nem csupán szerződésszegés esetén, hanem a kártérítési jogban és a perjogban is, például a szavataskénti együttes idézés gyakorlatában. A két fogalom viszonyát Zsögöd tárgyalja a legalaposabban, aki szerint a szavatosság tágabb kategóriát alkotott, amelyen belül a felelősséget csupán annak egy alkategóriájaként kezelték. A két kategória összefonódását jelzi, hogy Zsögöd szerint a szavatossági kötelezettség csak akkor támadhat, ha „*valamely dolog másnak visszteher mellett engedtetik át*”, ez a „*jogbeli helyzetért és minőségi tulajdonokért való felelősség*” viszont a szavatosság csak névrokona a bizonyos tartalmi értelemben „felelősségnek” nevezett kategóriának, a lényeges különbség viszont Zsögöd szerint az, hogy míg a szavatosság esetén ugyanazon jogcím (például adásvétel) alapján többféle igény (például kártérítés, visszakövetelés, árleszállítás) érvényesíthető, addig a kártérítés viszont „*egy bizonyos igény különböző jogcímeikkel*”, (például szerződésszegés, deliktuális kár), azaz a felelősség kártérítési kötelezettséget tartalmaz, függetlenül attól, hogy annak jogcíme szerződésen vagy szerződésen kívül, vagy törvényben megállapított tényálláson alapul.³¹ A szavatossági biztosítás terminológiájával kapcsolatos ellenvetések tehát már a korabeli jogirodalomban is megjelentek, és a felelősségbiztosítás tartalmilag helytállóbb elnevezéssel illetése és elterjedése már ekkor kezdetét vette.³²

A jogintézmény tehát kéz a kézben fejlődött a veszélyes üzemekkel, és elsődleges feladatává vált az üzemi tevékenység körében felmerülő felelősség terhét levenni az üzemekről, valamint kalkulálhatóvá tenni a felelősségnek az üzem folytatására anyagilag veszélyes jellegét. Éppen emiatt azonban a felelősségbiztosítás elméleti és gyakorlati szempontból sokáig negligált része volt a biztosításnak,³³ mert úgy gondolták, hogy morálisan nem helyénvaló, ha egy harmadik

³⁰ CERTICKY, Mária: *A felelősségbiztosítási szerződés, különös tekintettel a szerződésszegéssel okozott kár és a sérelemdíj biztosíthatóságára*. Doktori értekezés DOI: 10.14750/ME.2022.026., Miskolc 2022. 32.

³¹Lásd ehhez ZSÖGÖD 1898. 653-654. és TÚRY 1922/9. szám 517.

³² Reinitz pont ezen fogalomhasználat kapcsán fogalmaz meg kritikát és a szavatosság és veszélyes üzemi felelősség közötti különböző terminológiára hívja fel a figyelmet. V.ö. REINITZ, József: A vaspálya felelőssége. (Válasz dr. Róth Pál jogászegyleti előadására) *Jogtudományi Közlöny*, 1898/7. szám. 52-53. és BECK, Salamon: Nem vagyunk jogviszonyban. *Jogtudományi Közlöny*, 1966/1-2. szám, 14., valamint SCHWARTZ, Izidor: A vaspálya felelőssége vagy szavatossága? *Jogtudományi Közlöny*, 1898/14. szám. 109-110.

³³ Az 1874. évi vasúti felelősségi törvény javaslatának részletes részletes parlamenti vitája során is éles ellentét alakult ki az arisztokrácia és a polgári erők között a felelősségi szabályok szigorúságát illetően. A szigorítás hívei azzal érveltek, hogy a biztosítás eszközével kijátszható lenne a törvényben előírt felelősség, ezért nem a kárfelosztás elvére, hanem inkább a prevenció elvére, így a balesetek megelőzésére, valamint az élet- és személybiztonság erősítésére kellene helyezni a hangsúlyt a törvényben. Lásd részletesen: *Képviselőházi Napló*,

személy átvállalja a kár megtérítését a károkozótól, ezáltal mérsékelve a felelősség preventív funkcióját.³⁴ Az újonnan megjelenő veszélyes üzemek és velük együtt a „gomba módra” szaporodó vállalkozások³⁵ magukkal hozták azt a gyakorlati igényt is, hogy a károk számának exponenciális növekedésével a veszélyes üzem folytatóinak anyagi érdekei miatt a morális helytelenítést háttérbe kell szorítani. Súlyom ezt a fejlődési szakaszt jelöli meg a károsulti és károkozói pozíció második lépcsőjeként, amikor a károsulttal szemben már egyre inkább a felelősségbiztosító fog a jogviszonyban szerepelni, míg a károkozó helyzetét a biztosítóhoz, nem pedig a károsulthoz való viszonya fogja meghatározni.³⁶ A biztosítás mellett érvelők szerint a kártérítés preventív hatása nem szűnik meg, mivel szándékosság vagy súlyos gondatlanság esetén a biztosító nem köteles helytállni, vagy élhet visszkereseti jogával, továbbá ez a „fedezett kárszemlélet” azt is magával hozza, hogy tovább szigorodik a veszélyes üzem felelőssége, mert a bíróságok minden bizonyítatlan körülmény terhét a károkozóra fogják telepíteni.³⁷

A veszélyes üzemi felelősség szigorodásának tételesjogi megvalósulásával párhuzamosan megkezdődött a biztosítás egységes állami keretekbe foglalása, tételes jogi szabályozása is. A felelősségbiztosítási jogszabályok fejlődése európai szinten korábban jutott el a tételes jogi szabályozásig, 1908-ban jelent meg a német és a svájci, 1917-ben az osztrák, 1927-ben a svéd biztosítási kódex,³⁸ ellenben hazánkban a felelősségbiztosítás tételes jogi felkarolása még sokat váratott magára. Ennek ellenére a kiegyezéstől kezdve a biztosítás ügye már állami szabályozás nélkül is a gazdaság minden ágában jelen volt, amely szabályozás a biztosítás kezdeti, felek szerződési autonómiáján alapuló közegében még nem is volt feltétlenül szükséges,³⁹ azonban az egységes szabályozás hiányából fakadóan visszaélésekre adott okot az egyoldalú, kizárólag a biztosítók szabályzataiban és a biztosítási szerződésekben szereplő rendelkezések alkalmazása,⁴⁰ valamint a viszonylag kis tőkével és kockázatterítéssel rendelkező biztosítók olcsó biztosításai.⁴¹ Tételes jog hiányában a bíróság kizárólag a felek szerződéses

1872. évi szeptember hó 1-jére hirdetett Országgyűlés Nyomtatványai X. kötet (1874. május 5., 233. országos ülés), Magyar Királyi Államnyomda, Buda, 1872/74. 151-154.

³⁴ MÁDL 1964. 421.

³⁵ KUNCZ, Ödön: Az állam és a biztosítás. *Kereskedelmi jog*, Budapest, 1917/21–22. szám. 205.

³⁶ SÓLYOM 1977. 36.

³⁷ SÓLYOM 1977. 37.

³⁸ MÁDL 1964. 421.

³⁹ TÚRY 1928. 8.

⁴⁰ FRIEDMANN, Bernát: Biztosítási jog. *Jogtudományi Közlöny*, 1869/34. szám. 230.

⁴¹ Lásd részletesen ezen kockázatok elemzését. In: PÓLYA, Jakab: A biztosítási vállalatok. *Nemzetgazdasági Szemle*, Pesti Könyvnyomda, 1892/7. szám, 512.

rendelkezéseire támaszkodhatott, így mindaz, ami a megállapodásból kimaradt, a biztosítás intézményének logikájával sokszor ellentétesen, az egyik fél hátrányára érvényesült.

A dualizmus neves ügyvédje,⁴² Friedmann Bernát volt az, aki a tételes jog hiányából eredő visszaélések és a biztosítással szembeni bizalmatlanság eskalálódása miatt a törvényjavaslat mielőbbi megalkotását sürgette 1869-ben.⁴³ Kifejtette, hogy a tételes jogi szabályok hiánya nemcsak a biztosító társaságokra, hanem elsősorban a biztosítottakra nézve káros, mivel „*a társaságok hosszas tapasztalatokon okulva ugyancsak körüláncsolják magukat a statútumokban és a biztosítási kötvényben olyannyira, hogy a legbecsületesebb féllel szemben is a legegyszerűbb esetenél is tudnak okot előhozni arra, hogy kötelezettségeik teljesítését követelni tőlök ne lehessen.*”⁴⁴

A vaspálya vállalatok vonatkozásában az 1874. évi vasúttörvény, a gyárosok és egyéb veszélyes üzemek vonatkozásában pedig az 1893. évi ipartörvény állapította meg a veszélyes üzemi felelősséget, a joggyakorlat pedig ezek alapján terjesztette ki a szigorú felelősség elvét az egyes veszélyes üzemekre, és adott ösztönzést a felelősségbiztosítás fejlődésére és a biztosítási jog kodifikálásra,⁴⁵ annak elődázása ugyanis tarthatatlanná vált. A biztosítás tételes jogi megjelenésére ugyanakkor nem önálló jogszabályban, hanem az Apáthy István szerkesztésében elfogadott, a kereskedelemi törvényről szóló 1875. évi XXXVII. törvénycikkbe (a Kt.) foglalva került sor – jóllehet a jogélet számos szereplője egy olyan átfogó kódexet tartott volna kívánatosnak, amely a biztosítási jogviszonyok valamennyi lényeges ágát részletesen szabályozza.⁴⁶ A Kt. a biztosítási ügyleteket kereskedelmi ügyletek körébe sorolta és a tengeri biztosítás mellőzésével⁴⁷ a biztosítási ügyletek három fő típusát: a kárbiztosítást, az életbiztosítást és a viszontbiztosítást szabályozta részletesen.⁴⁸ A korabeli szakirodalom ugyanakkor kritikai észrevételeket fogalmazott meg a kategorizálással kapcsolatban: a viszontbiztosítás önálló ágazatként való kiemelését indokolatlannak, míg a baleset- és betegségbiztosítás életbiztosításhoz sorolását szakmailag tévesnek ítélte.⁴⁹

⁴² BÓDINÉ-BELIZNAI, Kinga: *Hivatás és függetlenség a M. Kir. Kúria elnökei 1869-1937.*, In: MEZEY, Barna (szerk): *Jogtörténeti értekezések* 48., Gondolat Kiadó, Budapest, 2020. 315.

⁴³ FRIEDMANN, Bernát: Biztosítási jogeset. *Jogtudományi Közöny*, 4. évf. 1869/2. szám. 13.

⁴⁴ FRIEDMANN 1869. 230.

⁴⁵ GOLD, Simon: Recenzió Túry Sándor Kornél A felelősségbiztosítás című monográfiájáról. *Magyar jogi szemle*, 1923/6. szám, 189.

⁴⁶ TÚRY 1928. 11.

⁴⁷ MATLEKOVICH, Sándor: A magyar kereskedelmi törvénykönyv tervezete, A biztosítási ügyletekről. *Jogtudományi Közöny*, 1873/40. szám, 307.

⁴⁸ APÁTHY, István: *Kereskedelmi jog tekintettel a nevezetesebb európai törvényekre. II. rész Kereskedelmi ügyletek.* Eggenberger Kiadó 2. kiadás, Budapest, 1886. 539.

⁴⁹ PÓLYA, 1892. 516.

A kárbiztosításon belül a Kt. megkülönböztetett tűzkár⁵⁰, jégkár és fuvarozás veszélyeiből eredő károk⁵¹ elleni biztosítást, melyek közös ismérve, hogy mindegyik áruvédelem és fuvarozás körében alkalmazható és valamilyen dologkárhoz kapcsolódnak, ugyanakkor nem terjedtek ki a veszélyes üzemek körében felmerülő (elsősorban személyi) károkra. Alig két évtized elteltével azonban a gazdasági és társadalmi viszonyok nagymértékű változása miatt ismét felmerült a biztosítási jog megújításának szükségessége és annak külön törvényben történő szabályozása.⁵²

A biztosítási jog újrakodifikálása – amelyet „*mindhárom illetékes tényező, a biztosítottak, a biztosítók s az állam kívánt*”⁵³ – 1894-ben vette kezdetét a minisztérium megbízásából. Beck Hugó készített törvényjavaslatot a magánbiztosítási vállalatok állami felügyeletéről, amely túlnyomórészt közjogi rendelkezéseket tartalmazott.⁵⁴ Ugyanebben az évben bízták meg Nagy Ferencet a magánjogi szerződéses biztosítási jog vonatkozásában a szabályalkotásra,⁵⁵ ám az általa előterjesztett tervezet kizárólag a tengeri biztosításra terjedt ki,⁵⁶ így a biztosítási jog teljes körű kodifikációja ismét elmaradt, és még hosszú ideig váratott magára. A felelősség- (szavatossági) biztosítás ugyanakkor semmilyen tételes jogi szabályozást nem nyert, és még az 1927-es biztosítási novella sem terjesztette ki rá hatályát, jóllehet a vasút, az ipari üzemek fejlődése, valamint a gépjármű-közlekedés elterjedése nyomán – a veszélyes üzemi felelősség kibővülésével – ez vált a leggyakoribb és gyakorlatilag legjelentősebb biztosítási ágazattá.⁵⁷

Ennek megfelelően a gazdasági élet szükségleteit a szavatossági biztosítás területén a szabályozás állami kézbe vételéig a magánbiztosító társaságok által kialakított gyakorlat, és a bíróságok jogfejlesztő gyakorlata alakította. A szavatossági biztosítás a kárbiztosítás egyik ága volt, jóllehet még 1930-ban is született olyan ítélet, amely rendes kárbiztosításnak tekintette

⁵⁰ A tűzkárok elleni biztosítás a veszélyes üzemi felelősség, elsősorban a vasúti mozdonyszikrák okozta hatalmas károk vasút általi feltétlen felelősségének átvállalásában bírt kiemelkedő fontossággal.

⁵¹ BECK, Hugó: Észrevételek a magyar kereskedelmi törvénykönyv tervezetének a biztosítási ügyletet tárgyzó részére, folytatás. *Jogtudományi Közlöny*, 1872/51. szám. 406.

⁵² TÚRY 1928. 5.

⁵³ BECK, Hugó: Felszólalás a Kereskedelmi és gazdasági szakosztályok ülésén a Magánbiztosítási vállalatokra vonatkozó törvényjavaslat vitája kapcsán. *Közgazdasági Szemle V. A Magyar Közgazdasági Társaság Értesítője*, 1895. május, Budapest, 383.

⁵⁴ HAVASS 1896. 15-21.

⁵⁵ PÓLYA Jakab: A magánbiztosítási vállalatok. *Közgazdasági szemle I. Értekezések*, Pesti Könyvnyomda, 1895/4. szám. 242.

⁵⁶ CSONGRÁDI – SCHOPF 1913. 3.

⁵⁷ KÖNIG, Endre: A szavatossági biztosítás jogi természete (A Kir. Kúria P.VII. 2580/1930. sz. határozata alkalmából). *Kereskedelmi jog*, 1931/10. szám. 168.

azt,⁵⁸ hiszen ugyanazon módozatok mellett jön létre, mint a kárbiztosítás egyéb ágaiban kötött szerződések.⁵⁹ Lényegét tekintve a korabeli szakirodalom a szavatossági biztosítást olyan biztosítási ügyletnek tekintette, melynél fogva a biztosító ellenérték fejében arra kötelezi magát, hogy megtéríti a biztosított helyett azt a kárt, melyet a biztosított vagy a törvény alapján, vagy valamely szerződésen alapuló szavatossági kötelezettség alapján (például veszély üzem folytatása következtében beállott kár miatt) harmadik személynek megfizetni köteles.⁶⁰ A szavatossági (felelősség) biztosítás ennél fogva járulékos jellegű kötelelem, mivel érvényesíthetősége egy alapjogviszonyból eredő kártérítési kötelezettséghez kapcsolódik. Ez a sajátossága a kárbiztosításnak, amely megkülönbözteti minden más biztosítási formától, hogy ennél a biztosítási formánál a veszély nem a dolgokban, vagyontárgyakban vagy személyekben bekövetkező változásként jelentkezik, hanem egy jogelméleti relációból, a biztosítottnak a felelősségéből eredő fizetési kötelezettség átvállalásából áll, ezért nem sorolható a szavatossági biztosítás sem a dolog-, sem a személy- sem az életbiztosításhoz.

A szavatossági biztosítás tárgya mindig vagyoni érdek,⁶¹ és alapvetően kettős tárgya van, kettős érdek vezérli, egyrészt a közvetett jogviszony, amely a biztosított és a kár által érintett személy között fennáll, másrészt az a viszony, amelyben a biztosított saját gazdasági viszonyaihoz áll. Sajátossága továbbá, hogy a kártérítés mértéke tárgyilag nem állapítható meg előre, mint a biztosítás egyes más ágainál (életbiztosítás, kárbiztosítás), mivel az áthárítandó igény sem állapítható meg pontosan előre, nem lehet tudni, csak kockázatbecslést végezni, hogy mekkora összeg erejéig lesz kénytelen kártérítést nyújtani, például járulékfizetés esetén.⁶² A szavatossági biztosítás további sajátossága, hogy az is biztosíthatja vele magát, akinek nincsen vagyona, sőt „csupa adóssága van”, azaz előreláthatóan a jövőben nem is lesz vagyona; a lényeges tehát az, hogy emelni tudja a harmadik fél szempontjából a biztosított fizetési képességét.⁶³

⁵⁸ Ennek gyakorlati jelentősége a gazdasági válság idején vált különösen élessé, amikor kérdésként merült fel, hogy a szavatossági biztosítás alapján folyósított járadék utólagos felértékeléséből eredő többletterhet a biztosítótársaságoknak kell-e viselniük, avagy az a biztosítottat terheli.

⁵⁹ Általában kártyára nyomtatott ajánlat volt, amelynek kitöltött ajánlat része a biztosítóhoz került, másik része, a szelvény kötvény pedig a biztosítottnál maradt. Lásd bővebben GELLÉRT, Samu: A szavatossági biztosítás. 2. rész. *Kereskedelmi jog*, 1909/16. szám. 334.

⁶⁰ GELLÉRT, Samu: A szavatossági biztosítás. 1. rész. *Kereskedelmi jog*, 1909/15. szám. 318. és TÚRY 1922/9. 532.

⁶¹ Az érdek biztosítási jogi fogalma minden biztosításnak sine qua non-ja, érdek nélkül nincs biztosítás. In: TÚRY 1922/9. 534-535.

⁶² KÖNIG 1931. 168.

⁶³ GELLÉRT 1909. 318.

A korabeli szavatossági biztosítások díjszabása kifejezetten magasnak számított, ezért is vált egyre hangsúlyosabbá a biztosítás kötelezővé tételének igénye. Amint azt Kuncz is hangsúlyozta, a kötelező biztosítás révén a biztosítottak köre lényegesen szélesíthető, miközben a díjak számottevően csökkenthetők.⁶⁴ Ennek ellenére a magánbiztosítás elkötelezett hívei a kötelező állami biztosítást jótékonyági vagy szociális segélyintézményként bélyegezték meg, továbbá a biztosítási piac állami monopolizálását a meglévő jogosultságok felszámolásaként értelmezték,⁶⁵ ami hosszú időre hátráltatta az ezirányú szabályozási törekvéseket.

A szavatossági biztosítás további ismérve volt, hogy a biztosítás fedezetébe csak magánjogi természetű követelések voltak bevonhatók. A jogelmélet és a joggyakorlat azonban megosztott volt abban a kérdésben, hogy a biztosítási fedezet kiterjedhet-e a szerződésszegésből eredő károkra, vagy csupán a deliktuális, azaz szerződésen kívül okozott károk térítésére szolgálhat.⁶⁶ A gyakorlat ugyanakkor a szavatossági (felelősségi) biztosítás alkalmazási körét jelentősen szűkebben értelmezte: jellemzően kizárólag azokra a vagyoni károkra terjedt ki, amelyeket a biztosított tevőleges magatartásával, később pedig már mulasztásával okozott, feltéve, hogy azok enyhe gondatlanságból eredtek. Ide sorolták például a foglalkozási szabályok gondatlan megszegését, azok elmulasztását vagy a gondatlan ügyvitelt.⁶⁷ A biztosítás nem nyújtott fedezetet sem a szándékosan okozott károkra, sem azokra, amelyek súlyos gondatlanságból eredtek, illetve azokra sem, amelyek szerződéses kötelezettség megszegéséből fakadtak.

Azaz a „szokásjogon alapuló” biztosítási jog a szerződésen alapuló károkat főszabály szerint kizárta a szavatossági (felelősség) biztosítás fedezete alól, mert a szerződés megkötése a felek autonómiáján alapul és befolyásolására is a szerződő félnek ráhatása van, így annak tartalmát és feltételeit a szerződő fél maga is befolyásolhatja, a biztosítók ebből következően nem vállaltak fedezetet az ilyen típusú károkra. Ugyanakkor a foglalkozás gyakorlásával okozott károk esetében már előrevetítette a szerződésszegés kockázatának biztosíthatóságát is, és nemcsak valamely személy halála vagy testi épségének csökkenése folytán, hanem dologban vagy jogban okozott károk megtérítése vonatkozásában is.⁶⁸ Ebből következett az is, hogy a biztosítás ezen fajtája kizárólag törvényen alapuló szavatossági kötelezettségekkel eredő kártérítési

⁶⁴ KUNCZ, 1917/21-22. 207.

⁶⁵ GOLD, Simon: Az állam és a biztosítás. *Kereskedelmi jog*, 1917/23-24. szám. 227.

⁶⁶ A fedezeti körbe vonható károk vonatkozásában lásd bővebben CERTICKY 2022. 40-41. és GELLÉRT 1909/15. 318-319.

⁶⁷ GELLÉRT 1909. 317.

⁶⁸ CERTICKY 2022. 42.

felelősség terhe alól mentesítette a biztosítottat,⁶⁹ és a szerződésszegés kizárólag akkor esett ebbe a körbe, ha a szerződésszegő cselekménye valamely tiltott cselekmény tényállását is megvalósította, vagyis egyben jogellenes is volt, mivel önmagában a szerződésszegés még nem minősült tiltott cselekménynek.⁷⁰

Fentiekből következik, hogy a szavatossági (felelősség) biztosítás létrejöttét és megerősödését nagymértékben segítette a deliktális felelősség fejlődése, ezen belül is a veszélyes üzemek elterjedése és a felelősségnek vétkességi alaptól eltérő objektív, szigorú felelősségi alapra helyezése. Hazánkban tehát a szavatossági biztosítás – elméleti és gyakorlati megalapozottsága alapján – olyan kártérítési kötelezettségek fedezésére irányult, amelyek tételes jogban rögzített szavatossági kötelezettségből eredtek. A biztosítás fejlődéstörténetének korai szakaszában a fedezetté tett felelősségi forma elsősorban az ipari felelősség keretében jött létre, amely szoros értelemben a baleseti károkozás egy sajátos, objektív alapú felelősségi konstrukcióját jelentette,⁷¹ melyet elsőként a Nemzeti Balesetbiztosító Részvénytársaság vezetett be, de pár éven belül számos biztosítótársaság felvette kínálatába a felelősségbiztosítást.⁷² A vasutat az 1874. évi vasúttörvény alapján bevezetett szigorú felelősség terhelte,⁷³ amely jelentős kockázatot hordozott magában. A károkozó vasút, de tágabb értelemben bármely veszélyes üzem (különösen a gépjárművek) pénzügyi helyzetéből eredő esetleges teljesítőképzetlenség, valamint a károsultak hatékony és biztosabb kielégítésének igénye olyan szabályozási szükségletet teremtett, amely a kötelező felelősségbiztosítás bevezetését sürgette.⁷⁴ A biztosítás célja kettős volt: egyrészt a vasútüzemeltető vállalatok fizetőképességének megerősítése, másrészt a károsultak jogos érdekeinek védelme a kártérítés tényleges érvényesíthetősége érdekében.⁷⁵ Ennek ellenére kötelező szavatossági (felelősség) biztosítás nem jött létre a vasútüzem vonatkozásában, ellenben a 20. század elején a veszélyes üzemek, így az ipari üzemek vonatkozásában a munkások követelésének engedve egy másik biztosítási forma került

⁶⁹ EDVI-ILLÉS, István: *A szavatossági biztosítás jogterülete*. Grill Kiadó, Budapest, 1942. 6.

⁷⁰ ALMÁSI, Antal: *A tilos cselekmény a magánjogban*. Grill Károly, 1907. 98-99.

⁷¹ TÚRY, Sándor Kornél: A felelősségbiztosítás. A felelősségbiztosítás viszonya a baleset és viszontbiztosításhoz 2. rész, *Magyar jogi szemle*, 1923/7. szám. 208.

⁷² FODOR, Ármin: Jogirodalom: A felelősségbiztosítás (Szavatossági biztosítás). Írta: dr. Tury Sándor Kornél (recenzió). *Jogtudományi Közlöny*, 1923/14. 109.

⁷³ GELLÉR 1909/15. 319.

⁷⁴ MÁDL 1964. 422. és 508.

⁷⁵ Két lehetőség állt a vasút és az ipari vállaltok előtt a korai időszakban a munkabalesetektől eredő kártérítési kötelezettségük mérséklésére, vagy kizárólag a munkavállalóikat biztosították kollektíve balesetek ellen, amelynek keretében a biztosító által fizetett összeg – bizonyos feltételek mellett – beszámítható volt a munkáltató felelősségi kártérítésébe, vagy saját magukat is biztosították felelősségbiztosítással, amely esetben a biztosító a munkáltató által fizetendő teljes kártérítésnek a balesetbiztosítási összeget meghaladó részét is megtérítette. Lásd bővebben: TÚRY 1923/7. 209.

előtérbe és szorította háttérbe a felelősségbiztosítás fejlődését, a felelősségbiztosításnak a balesetbiztosítás fogalma alá történő szubsumálásával.⁷⁶

V. A veszélyes üzemek „tehermentesítése”

Az ipari és kereskedelmi alkalmazottaknak betegség és baleset esetére való biztosításáról szóló 1907. évi XIX. törvénycikk kötelező biztosítást vezetett be az iparvállalatokat terhelő szigorú felelősség terheinek csökkentésére⁷⁷ és a hatékonyabb munkavállalói jogvédelem elősegítésére⁷⁸ a munkavállalókkal kapcsolatos balesetekkel és betegségekkel kapcsolatban. A törvény taxatíván határozta meg azokat az iparvállalatokat, amelyek biztosítási kötelezettség alá estek, ide tartozott a veszélyes üzemek teljes köre, így például a vasút vonatkozásában a teljes vasútüzem függetlenül a hajtóerőre, vasúti gyárak, műhelyek és építkezések, de egyéb, az ipartörvényben foglalt vállalat vagy *„elemi erő által hajtott gépek, továbbá hatósági engedélyköteles gőzkazán használója”* is a törvény hatálya alá tartozott.⁷⁹ A kötelező biztosítás alá nem eső üzemek pedig önkéntesen vállalhatták a balesetbiztosítási kötelezettséget. A törvény veszélyes üzemeket érintő lényegét tekintve személyi hatálya alá vonta a foglalkoztatottak széles körét, akár állandó, akár ideiglenes jellegű volt a munkavégzés módja, a kifizethető biztosítás összegét viszont maximalizálta évi 2400 korona limitben.⁸⁰ A betegbiztosítás lehetővé tette a jogosult munkavállalók részére a legfeljebb 20 heti térítésmentes orvosi kezelés igénybevételét, valamint táppénz, továbbá gyógyászati segédeszközök és gyógyszerek igényelhetőségét. Lényeges rendelkezése volt a törvénynek a párhuzamos biztosítási kötelezettségek rendezése, amely szerint az állami vasutak, posta, távbeszélő, gyárak, nyilvános forgalmú vasúti és gőzhajózási vállalatok alkalmazottai nem tartoztak a betegbiztosítás hatálya alá, ha ezen állami vállalatoknál érvényben lévő belső szolgálati rendtartás biztosította számukra az illetményük betegség kezdetétől számított legalább 20 héten keresztül való kifizetését, mivel ezek az alkalmazottak már eleve élveztek hasonló vagy jobb juttatásokat, mint amit a törvény általánosságban meghatározott. A balesetbiztosítás hatálya pedig nem terjedt ki azokra, akik (és hozzátartozóik) üzemi baleset esetére a törvényben

⁷⁶ TÚRY 1923/7. 207.

⁷⁷ Indokolás az ipari és kereskedelmi alkalmazottaknak betegség és baleset esetére való biztosításáról szóló törvénycikkhez, Általános Indokolás.

⁷⁸ KOLOSVÁRY 1911. 337.

⁷⁹ Az ipari és kereskedelmi alkalmazottaknak betegség és baleset esetére való biztosításáról szóló 1907. évi XIX. törvénycikk 1. és 3. §-a. *Képviselőházi irományok, 1906. évi május hó 19-ére hirdetett Országgyűlés Képviselőházának irományai.* 1910. XV. kötet XLIII. sz. Pesti Könyvnyomda Rt. Budapest, 1906. 382-385.

⁸⁰ U.o.

meghatározott kártalanítással egyező mértékű nyugdíjjogosultsággal rendelkeztek üzemi baleset esetére azzal, hogy esetükben viszont az 1874. évi vasúttörvény felelősségi rendelkezései továbbra is érvényben maradtak.⁸¹

A veszélyes üzemek kárfelelőssége vonatkozásában lényegesek voltak a törvénynek a balesetbiztosítás vonatkozásában tett megállapításai.⁸² A balesetbiztosítás célja azon károk megtérítése volt, amelyek a veszélyes üzemek belső viszonyaiban történtek, azaz a biztosított munkavállalót üzemi baleset vagy üzeminek nem minősülő olyan szolgálatteljesítés körében érte, amelyet a munkaadó vagy megbízottja belső szabályzatai alapján, vagy az üzem érdekében végzett. A törvény azonban nem határozta meg az üzemi baleset fogalmát,⁸³ így az ítéletekből sorra kivehető volt az a nehézség, hogy a bíróságoknak a veszélyes üzemi felelősség körében mintegy a bizonyítás előfeltételeként arról kellett határozniuk, hogy az üzemi tevékenységgel összefüggésben történt-e a kár, és a biztosítási törvény hatálya alá tartozzon-e az eljárás – amely esetben külön bíróság előtt folytatódott az eljárás – vagy nem üzemi tevékenység körében történt a baleset és a vasúttörvény alapján feleljen a munkáltató.⁸⁴ Az üzemi baleset megállapítása esetén a veszélyes üzem folytatójának objektív felelőssége is beállt azzal, hogy a „kötelező hozzájárulás” befizetése (és a baleset szabályos lejelentése) miatt, azaz a biztosítás miatt a munkavállaló nem indíthatott közvetlenül a munkáltatóval szemben vétlen felelőssége miatt kártérítési pert az 1874. évi vasúttörvény alapján.⁸⁵ Kizárólag a baleset szándékos vagy súlyosan gondatlan okozása esetén maradt fenn a veszélyes üzem folytatójának szigorú, tárgyi felelőssége.⁸⁶

Az 1907-es törvény helyébe a betegségi és baleseti kötelező biztosításról szóló 1927. évi XXI. törvénycikk lépett, melynek célja a jogalkalmazás egységesítése és pontosítása volt, mely során azonban a tárgyi felelősség alkalmazásának körét jelentősen szűkítette.⁸⁷ Lényegét tekintve

⁸¹ Az ipari és kereskedelmi alkalmazottaknak betegség és baleset esetére való biztosításáról szóló 1907. évi XIX. törvénycikk 10. §. *Képviselőházi irományok* XV. kötet 1906. 387.

⁸² BALOG, Arnold: Felelősség a munkást ért balesetért. *Jogtudományi Közlöny*, 1906/37. szám. 313.

⁸³ A korabeli szakirodalom (melyet nyilvánvalóan a bíróságok is nyomonkövettek és vice versa a bírói gyakorlatot a szakirodalom) a balesetet akaratlan, kívülről jövő, váratlan eseményként határozta meg, amely a testi épség ellen hat, vagy egészségkárosító hatása van, azaz okozati összefüggés van közöttük. Lásd bővebben: KUNCZ 1938. 485-486.

⁸⁴ A veszélyes üzemi felelősség és a társadalombiztosítási jog viszonyának értelmezéséről a bírói gyakorlat fényében lásd részletesen ISTVÁNFFY, László: A kártérítési elv túlhajtsa. *Jogtudományi Közlöny* 1934/21. szám. 119-121.

⁸⁵ BALOG 1906/37. szám. 312.

⁸⁶ TÚRY 1922/9. szám 532.

⁸⁷ ASZTALOS, László: *A magyar burzsoá magánjog rövid története*. Polgári jogi tanulmányok, Szerző saját kiadása, 1970. 233.

megtartotta a korábbi törvény tartalmi rendelkezéseit azzal, hogy a biztosításra kötelezettek személyi körét a fentebb elemzett, ipartörvény alá nem eső, szavatossági biztosítás körébe tartozó gondossági körbe eső foglalkozási esetekre (ügyvéd, közjegyző, orvos) is kiterjesztette, valamint az általános tartalmi pontosításokon túlmenően az üzemi baleset fogalmi körére törvényi definíciót ad a baleset fogalmának ismételt mellőzése mellett, melyben a bírói gyakorlat alapján kiterjesztette az 1907-es törvényben foglalt biztosítási eseményeket az üzemén kívüli, de az üzem érdekében végzett munkára, valamint a munkavállalói viszonyal összefüggő eseményekre, sőt, a munkaadó utasítására végzett, de nem az üzem érdekében történő tevékenység során bekövetkező balesetekre is.⁸⁸ Emellett egyértelműbben, utalás nélkül kapcsolja össze a biztosítottak körét a biztosítási jogviszonnyal. Összességében tehát a veszélyes üzemi felelősség vonatkozásában a felelősséget lefedő, kötelező felelősségbiztosításnak mintegy pótlására szolgáló biztosítási törvényt alkalmaztak, amelynek eredeti céljai közül az, hogy a veszélyes üzemek tehermentesítése általában véve megvalósult, azonban a biztosítottak, munkások védelme nem valósult meg maradéktalanul.

⁸⁸ A betegségi és baleseti kötelező biztosításról szóló 1927. évi XXI. törvénycikk 69.§-a: „Üzemi az a baleset, amely a biztosításra kötelezettel, akár az üzemben, akár az üzemén kívül, de az üzem érdekében végzett munkaközben vagy az ily munkával vagy a munkavállalói viszonyal összefüggésben, illetőleg az önként biztosítottat kereső foglalkozásában éri. Üzemi balesetként minősül az is, amelyet a biztosításra kötelezett a munkaadó vagy megbízottja rendeletéből, bár nem az üzem érdekében végzett munka közben szenved.” In: Felsőházi irományok 1927. évi május hó 25-ére hirdetett Országgyűlés Képviselőházának irományai. 1927. II. kötet sz. Pesti Könyvnyomda Rt. Budapest, 1906. 393-394.

VI. Következtetések

A társadalmi kárfelosztás elve a veszélyes üzemi felelősség fejlődésével a kötelező balesetbiztosítás bevezetésével állami szabályozással, tételes jogilag is megvalósult,⁸⁹ a veszélyes üzemek számára tehát lehetőséget biztosított a szervezeten belül történő kártérítési kötelezettségek áthárítására, azonban a törvény pozitív hatásai mellett egyik negatívuma volt, hogy a veszélyes üzemi vállalatok a kötelező biztosítást akként értékelték, hogy az kiterjed a külső, harmadik személyek tekintetében okozott károkra is, például személyszállítási vállalatok esetében az utasokra is, ezért sok esetben megszüntették a szavatossági (felelősség) biztosításaikat, holott az továbbra is rendkívül fontos szerepet kapott (volna) a teljes fedezet elérésben, így a külső kártérítési (a tényleges veszélyes üzemi) felelősség következményeinek könnyebb kezelésében. Ezen biztosítások megfelelő együttes működése lehetővé tette, hogy a munkáltatók a munkavállalókat ért károk miatt bekövetkező pénzügyi következményeket könnyebben kezeljék, és mérsékeljék a munkavégzés során fellépő jogi felelősségüket.

A fellendülés időszakát azonban a biztosítási jogban is visszaesés követte a nagy gazdasági világválság (1929-1933) és hatásainak begyűrűzésével, amely legfőképpen a kifizetések visszatartásában, a járadékok befagyasztásában és a valorizációs perek hátráltatásában, továbbá a biztosítóvállalatok működésének beszüntetésében realizálódott. Ez a hatás a veszélyes üzemeket egyaránt sújtotta, mert a biztosítókkal szembeni ellenérzés fokozódása és a biztosítások igénybevételének visszaszorulása a vállalatok többletterheként jelentkezett és felelősségük szigorodását vonta maga után. A nehézségeknek a második világháborút követő időszak sem vetett véget, 1948-ban ugyanis megkezdődött a biztosítótársasok teljes magyarországi államosítása, vagyonuknak a Biztosító Nemzeti Vállalat által történt átvétele eredeti célját és funkcióját jelentősen központosított keretek közé helyezte, amely keretekben a veszélyes üzemek terheinek csökkentése – amely vállalatok szintén állami kézbe kerültek át, – sajnos nem volt prioritás.⁹⁰

⁸⁹ DEZSŐ 1917. 282.

⁹⁰ SZÁSZ, Endre: Négy évtizedre visszatekintve. Biztosítási Szemle, 1994/1. szám 6-8.