

AZ EDITTO POLITICO DI NAVIGAZIONE MERCANTILE

BATHÓ GÁBOR

JOG.
történet

A HUN-REN-ELTE
Jogtörténeti Kutatócsoport
blogja

A SZERZŐ:

DR. BATHÓ GÁBOR

A HUN-REN-ELTE

JOGTÖRTÉNETI KUTATÓCSOPORT
EGYÜTTMŰKÖDŐ KUTATÓJA

ADJUNKTUS

(NKE ÁLLAMTUDOMÁNYI ÉS
NEMZETKÖZI TANULMÁNYOK KAR,
ÁLLAM- ÉS JOGTÖRTÉNETI
TANSZÉK)

BATHO.GABOR@UNI-NKE.HU

2024. július 29.

Az Editto politico di navigazione mercantile elnevezésű uralkodói ediktumot Mária Terézia bocsátotta ki 1774. április 25-én. Egységes tengerjogi, tengeri kereskedelmi és tengeri szolgálati szabályozás teremtését célozta a Földközi-tenger osztrák érdekű vizei, hajói és tengerészszemélyzete számára.

Magyarországon az 1803.

július 29-i udvari rendelet

felhatalmazására a m. kir.

Helytartótanács 1804. július 31-i intézkvénye által lépett hatályba.¹ Erre tekintettel az eredeti olasz változat magyar fordítása is megjelent, melyben a jogszabály magyar címe: „Politicum Edictum az az közjóra tzező rendlések az ausztriai kereskedő hajókázás iránt, melyek kiadattak Bétsben, április hólnapnak 25dik napján 1774dik esztendőben”.² Az ediktum magyar szövege rendelkezéseket tartalmaz a

kikötői kapitányi hivatalokról, a kereskedelmi hajók kapitányainak kötelezettségeiről, az írnokokról, a kormányosokról és a hajómesterekről, a pattantyúsokról és a kamaramesterekről, a hajóslegényekről, -inasokról és másokról, akik a hajósszemélyzethez tartoztak, a hajóskapitányok, hajóstisztek, -legények, -inasok és a hajósszemélyzet más tagjainak fizetéséről és jutalmairól. Ez az 1804-es kiadás már egybefűzve, az időközbeni módosításokat és kiegészítéseket toldalékokként adta közre.

A jogszabály kortárs jelentősége kétféle volt. Egyrészt a tengerészeti

hatóságok (kapitányi hivatalok) hatáskörét és feladatát, valamint a tengerészszemélyzet jogait átfogóan, részletesen szabályozta. E tekintetben a jogszabály kiemelkedő volt a saját korában és a későbbiekben is. A tengerészeti hatóságokra vonatkozó szabályok a későbbiekben alapként szolgáltak, erre épültek a dualizmus korának tengerészeti közigazgatási szabályai, így például a tengeri kereskedelmi hajók közbözéséről szóló 1871. évi XVI. törvénycikk, a tengeri kereskedelmi hajók lajstromozásáról szóló 1879. évi XVI. törvénycikk, a kikötői illetekekről szóló 1883. évi XXXII. törvénycikk, a tengeri szabad hajózást űző magyar kereskedelmi hajóknak állami segélyben és kedvezményekben való részesítéséről szóló 1893. évi XXII. törvénycikk vagy a tengeri hajók építésének állami segélyben való részesítéséről szóló 1895. évi XXXIV. törvénycikk. Nem hagyható figyelmen kívül azonban az, hogy a tengeri magánjog tekintetében az ediktum szabályozása igen hiányos. Ezzel együtt tengerészek generációi másfél évszázadon keresztül hajóztak a

szabályai szerint, mivel újabb átfogó, modern szabályozásra csak a XX. század elején volt alkalom. Tudva, hogy az ediktum saját korának terméke, így nyilvánvalóan a vitorlás hajózásra tervezték alkalmazni, a hosszú időn keresztül való alkalmazhatósága mutatja jelentőségét. Másrészt a rendelet több olyan általános érvényű elvet tartalmaz, amely kortól és technikai fejlettségtől, néha a gazdasági helyzettől és a tengeri hatalmak épp aktuális viszonyaitól függetlenül, korokon átívelően alkalmazható lehet. Így például az, hogy a tengerészeti hatóság (kapitányi hivatal) vezetőjének szeliden és emberséggel kell ellátnia feladatát, amelynek célja egyébként – a rendelet által is kifejezetten – az volt, hogy a Habsburg uralom alatti tengerpartot minél többen, és minél szívesebben látogassák. A katolikus uralkodó katolikus birodalmához egy katolikus tengerészeti rendtartás illeszkedett. A tengerészszemélyzetre nemcsak általános erkölcsi, hanem valláserkölcsi szabályokat is megfogalmaz (például a húsvéti gyónás szükségességére való felhívás, amelynek elvégzését a hajóskapitány felé írásban volt kötelező igazolni).

Az ediktum hatályban léte és alkalmazhatóságának időtartama impozáns. Kohányi Zoltán 1912-ben megjelent munkájában már a tengerészeti közigazgatásra vonatkozó, legrégebb óta hatályban lévő jogszabályként azonosította a Mária Terézia-féle forrást.³ Az átfogó reform szükségessége és különösen a kiegészítés igénye a tengeri magánjog terén a XIX. század második felétől állandóan napirenden volt, a század végére Nagy Ferenc ehhez koncepciót⁴ és törvényjavaslatot⁵ is készített. Ennek sikertelenségét követően 1909-ben újabb javaslat készült.⁶





Az ediktum hosszú életét bizonyítja már a Horthy-korszakból a következő tény is.

A m. kir. kereskedelemügyi miniszter 1926. évi 94.602. számú, a magyar tengeri kereskedelmi hajók hajósszemélyzetének szolgálati viszonyaiban érvényes jogszabályairól szóló rendeletében a következőket rendelte: „Felmerült kétség eloszlátása végett rendelem: Minthogy a tengeri kereskedelmi hajózás tekintetében Mária Teréziától 1774. évi április hó 25-én kibocsátott Editto politico di navigazione mercantile, valamint az ezt kiegészítő és módosító hajózási jogszabályok ... ma is hatályban vannak, a bennük szabályozott jogviszonyokban – így különösen a magyar tengeri kereskedelmi hajók hajósszemélyzetének szolgálati viszonyai tekintetében is – azokat kell továbbra is alkalmazni.”⁷ A kereskedelemügyi miniszternek a nyilvánvaló trianoni változásokra tekintettel rendeletben kellett rögzítenie a fennálló helyzetet: azaz, hogy az ediktum még mindig hatályba van, az alkalmazandó a magyar tengeri kereskedelmi hajókra és azok tengerésszemélyzetére függetlenül attól, hogy

Magyarország tengerrel való kapcsolata közvetettebbé vált.

A rendelet további hatályban léteivel kapcsolatban információval szolgál a magyar tengeri kereskedelmi hajók személyzetének szolgálati rendtartásáról szóló 1934. évi XIX. törvénycikk általános indoklása. Ez a következőket rögzíti: „Amint tengeri magánjogunk alapjait is a Mária Terézia által 1774. évi április hó 25-én kibocsátott Editto politico di navigazione mercantile, valamint az ezt kiegészítő és módosító jogszabályok, ... alkotják, akként a tengerészeti közjog és közigazgatási jog fő pillérei is ugyanezek a jogszabályok, amelyekhez az idők folyamán számos újabb rendelet s egykét törvény csatlakozott. Különösen az Editto szabályai azok, amelyek sok tekintetben felrészítésre várnak. Ezek a régi jogszabályok Fiuménak és partvidékének az 1868. évi XXX. törvénycikk által a magyar szent korona országaihoz külön testként való visszacsatolása idejében még nagyjában megfeleltek kereskedelmi tengerészeti érdekének. Az idők folyamán azonban különösen a kereskedelmi tengerészek szolgálati viszonyainak körére nézve alakult ki az a communis

opinio, hogy ezek a szabályok nem mentesek az avulás következményeitől.”⁸

Ennek az avulásnak az okai számosak voltak, és nagyrészt a természetes „elhasználódás” eredményei. Egyrészt az ország közjogi helyzetének többszöri megváltozása, az Osztrák-Magyar Monarchia létrejötte, aztán felbomlása, a Horvátországgal való államközösség megszakadása, másrészt a technikai fejlődés, gőzgéppel, majd a dízelmotorral hajtott hajók megjelenése a Mária Terézia-féle szabályozást alapjaiban rengették meg. Erre tekintettel elodázhatatlanná vált a jogszabályi környezet átfogó módosítása.

Kajtár István az itt ismertetett Editto politico di navigazione mercantile számára a magyar tengerjog matuzsáleme elnevezést adta, nemcsak korára, hanem jelentőségére is tekintettel.⁹

Hivatkozások:

- 1 Récsi Emil: Közigazgatási törvénytudomány kézikönyve az ausztriai birodalmi törvényhozás jelen állása szerint különös tekintettel Magyarországra. IV. Földművelési, ipar-, kereskedelmi és közlekedési ügyek. Pest, Heckenast-Scheiber, 1855. 161. p.
- 2 Politicum Edictum az az közjóra tzező rendelések az ausztriai kereskedő hajókázás iránt, melyek kiadattak Bétsben, április hónapnak 25dik napján 1774dik esztendőben. Buda, Királyi Universitas, 1804.
- 3 Kohányi Zoltán: A tengerészeti közigazgatást szabályozó törvények és rendeletek gyűjteménye. I. kötet. Budapest, Stephaneum, 1912.
- 4 Nagy Ferenc: Tengeri jogunk reformja. Jogtudományi Közlöny, 1893/50. sz. 397-399. p.

⁵ Nagy Ferenc: Törvényjavaslat a tengeri magánjogról. Ennek általános és különös indoklása. Budapest, k. n., 1894.

⁶ Nagy Ferenc: Törvényjavaslat a tengeri magánjogról. Újonnan átdolgozott előadói tervezet. Budapest, Pesti, 1909.; Rónay Tibor: Tengeri magánjogunk az 1909. évi törvénytervezet szerint. A Tenger, 1916. 194-195. p.

⁷ Magyarországi rendeletek tára 1926. 679. p.

⁸ Képviselőházi irományok, 1931. IX. kötet. 281. p. Törvényjavaslat a magyar tengeri kereskedelmi hajók személyzetének szolgálati rendtartásáról.

⁹ Kajtár István: A magyar tengerjog „matuzsálemei”. Az Editto politico di navigazione mercantile (1774) és a Code de Commerce II. Du commerce maritime (1807). In: Mezey Barna-Révész T. Mihály (szerk.): Ünnepi tanulmányok Máthé Gábor 65. születésnapja tiszteletére. Budapest, Gondolat, 2006. 225-241. p.

Képek forrása:

1. oldal: Mária Terézia. Készítette: Martin van Meytens - <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.m/m208917.htm>, Közkincs, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1168735>
2. oldal: Adriai-tenger. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Adriatic_Sea.jpg#/media/File:C3%A1jl:Adriatic_Sea.jpg

A cikkekben feltüntetett állítások a szerző saját véleményét képezik.

A blogon megjelent művek utánközlése csak a szerző és a szerkesztőbizottság engedélyével lehetséges. Ennek megszegése jogi felelősségrevonást eredményez.

Erre, a blogon megjelent írásra a következőképp lehet hivatkozni:

Bathó Gábor: Az Editto politico di navigazione mercantile. In: **JOG.történet**. A HUN-REN-ELTE Jogtörténeti Kutatócsoport blogja. 2024. július 29. mtajogtortenet.elte.hu/blog/batho-gabor-editto-politico