

A MAGYAR TENGERHAJÓZÁS REFORMJA – AZ 1934. ÉVI XIX. TÖRVÉNYCIKK

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. szeptember 30.

A magyar tengeri kereskedelmi hajók személyzetének szolgálati rendtartásáról szóló

1934. évi XIX. törvény 1. §-a így szól: „A magyar tengeri kereskedelmi hajók személyzetének legfőbb kötelessége, becsületet szerezni mindenütt a magyar tengeri lobogónak.” A törvény nem titkolt – egyik – célja az volt, hogy ennek a mondatnak valódi tartalmát, nagyobb jelentőséget és súlyt adjon, illetve ezzel együtt fellendítse a magyar tengeri kereskedelmi hajózást. Az I. világháborút megelőzően Magyarországnak jelentős méretű tengeri kereskedelmi hajóflottája volt, a magyar lobogó alatt hajózó kereskedelmi hajók száma meghaladta az ötszázat. A világháborús veszteség, a trianoni békeszerződés és az azt követő gazdasági összeomlás megtizedelte ezt a flottát; kevesebb, mint tíz magyar lobogó alatt hajózó tengeri kereskedelmi hajót tartalmazott a lajstrom és ezek sem mind voltak magyar gazdasági társaságok tulajdonában. Így mielőtt a magyar tengeri kereskedelmi hajók személyzete

a magyar tengeri lobogó számára becsületet szerezhetett volna, inkább arra volt szükség, hogy a magyar tengeri lobogó egyáltalán láthatóvá váljon a tengeren.

A törvényjavaslat a minisztertanács 1934. január 26-i ülésén tűnt fel először¹ az

aznapi ülés 12. napirendi pontjaként. A javaslat előterjesztője Fabinyi Tihámér kereskedelemügyi miniszter volt. A minisztertanácsi jegyzőkönyvben nem volt szokás a vitákat rögzíteni, így ennél a törvényjavaslatnál is csak a szükséges kormánydöntést tüntették fel: „A minisztertanács hozzájárul.” Ami szokatlanabb, hogy a jegyzőkönyv öt oldalon keresztül örökíti meg a kereskedelemügyi miniszter előadását a törvényjavaslatról. A miniszter elmondta, hogy a törvényjavaslatra egyrészt azért van szükség, mert a tengerészeti személyzetre, szolgálati viszonyaikra vonatkozó szabályozás alapvetően két régi és így szükségszerűen elavult normán alapult: a Mária Terézia által 1774-ben kibocsátott Editto Politico di Navigazione Mercantile névvel

illetett rendeleten, illetve a francia Code de Commerce 1808 óta szokásjogként hatályban lévő, tengeri kereskedelemre vonatkozó rendelkezésein. Tekintettel arra, hogy ezek a normák még a vitorlás hajókkal bonyolított tengeri kereskedelemre voltak optimalizálva, természetszerűen már nehezen voltak aktualizálhatók és alkalmazhatók. Az Osztrák-Magyar Monarchia fennállása alatt sokszor kellett rendeleti úton kiegészítéseket tenni, így célszerűbb volt egy újszerű és egységes szabályozás. Másrészt az európai tengeri hatalmak, különösen Németország, Olaszország és Franciaország újraszabályozták a tengerész-személyzet szolgálati viszonyait. Magyarországnak érdeke volt, hogy hasonló szabályozást vezessen be. Harmadrészt Magyarország elfogadta a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) ajánlásait a tengeri munkavégzésre vonatkozóan; ezeknek a tengerészeti rendtartásban való megjelenítése is indokolta az új szabályozást. A tengerészeti szolgálati viszonyainak „magasabb szociális szempontokhoz igazodó” rendezését a nemzetközi folyamatokon, jogi kötelezettségeken túl is fontosnak tartotta az előterjesztő. A törvényjavaslat kormány általi támogatásának elnyeréséhez tehát elegendő volt a hatályos szabályozás elavultsága, nemzetközi megfelelési kényszerre és alapvető szociális szempontokra hivatkozni.

A törvényjavaslat képviselőház elé terjesztett indokolása még jobban alátámasztja szükségességét. A javaslat általános indokolása hosszasan, a tudományosság mércéjének megfelelő részletességgel mutatja be a magyar tengerjog, illetve a tengerész-személyzet szolgálati viszonyaira vonatkozó szabályozás történetét egészen a Mária Terézia-féle Editto Politico-





tól 1934-ig, felsorolva az összes módosítási hullámot, azok sikerességének, illetve gyakrabban sikertelenségének okait.² A törvényjavaslat indokolása emléket állít Nagy Ferenc professzornak, aki két alkalommal is átfogó tengerjogi szabályozási tervet készített elő, azonban a körülmények megakadályozták, hogy azokból hatályos jog váljon. Nem mellesleg ugyanő volt, aki nagyívű székfoglalójában a magyar tengerjog forrásait feltárta egészen a korai kezdetektől.³ Az általános indoklás nem mulasztotta el a korszellemhez való kapcsolódást abban a tekintetben sem, hogy úgy vélte a javaslat tartalma és várható eredménye a trianoni békeszerződés hatásai ellenére és kijavítása érdekében is szükséges. Ugyanígy konkrétan feltárta azokat a forrásokat, amelyeket a törvényjavaslat előkészítői modellként, mintaként használtak fel. Ilyenként említik a német Seemannsordnungot, a francia tengerészeti rendtartást és a Code de Commerce, valamint a loi portant code du travail maritime rendelkezéseit, az olasz Nemzeti Munkaszerződést és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet többféle dokumentumát. A részletes indoklás több helyen is utal a korábbi, imént említett

magyarországi tengerjogi tervezetekre is.

A történeti, gazdasági és jogi szempontból alaposan előkészített indoklással ellátott törvényjavaslat képviselőházi és felsőházi vitája a merő érdeklenség határozott jeleit mutatta. Az előterjesztő, Zsindely Ferenc, későbbi kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter expozéja a képviselőház ülésén kimerítő és kimerítően hosszú volt. Összeadva előadta mindazt, amit a minisztertanács előtt a kereskedelemügyi miniszter elmondott korábban, illetve azt, ami a törvényjavaslatához fűzött, az irományok között közzétett indoklásban is szerepelt.

A képviselőház közgazdasági és közlekedésügyi, valamint társadalompolitikai bizottsága véleményezte a törvényjavaslatot, amellyel kapcsolatban örömet fejezte ki, sőt megjegyezte, hogy nagy előrelépés, mivel modern elveket alkalmaz. Néhány szónyi módosítást javasoltak a bizottságok, ami valójában messze nem volt érdemi, még nyelvhelyességi pontosság szempontból is jelentéktelen.⁴

A törvényjavaslat általános vitája hozzászólások - tulajdonképpen egy szó - nélkül

zajlott le, hasonlóan a részletes vitához, bár ott legalább, mint minimum, a törvényjavaslat szövegének a felolvasása megtörtént.⁵ A három hét múlva megejtett harmadik olvasatra történő tárgyaláson sem volt hozzászólás a Képviselőházban.⁶ Nem meglepő módon a felsőházi tárgyalás sem hozott parázs vitát.⁷ A felsőház a képviselőház által elfogadott szövegjavaslaton nem változtatott, a felsőház közgazdasági és közlekedésügyi, valamint népjóléti és munkaügyi bizottságának együttes jelentése is legalábbis megmosolyogtató: a bizottság „örömmel vette tudomásul, hogy az elavult tengerészrendtartás rendelkezései helyébe megfelelő jogszabályok kerülnek, amelyek alkalmasak arra, hogy e tekintetben alkotott külföldi jogszabályok mellett méltóan képviseljék azokat a magasabbrendű szociális elveket, amelyek az alkalmazott jogviszonyaiban a szárazföldi alkalmazottak körében már eddig is szerencsés módon valósultak meg.”⁸

A törvényt így szinte az eredeti tervezettel megegyező szövegváltozatban fogadta el az országgyűlés. Hatása, együtt a magyar tengerhajózási vállalatok kedvezményeiről szóló 1934. évi IV. törvénycikkkel kifejezetten pozitív volt. Ez volt az utolsó lényegi eleme a magyar tengerjog reformjának (amelynek nagy része már 1931-ben megtörtént). A modern és nemzetközi szempontból is megfelelő jogszabályi környezet, valamint a magyar tengerhajózás kifejezett támogatása a magyar tengeri kereskedelmi hajók számának növekedését hozta. Kétségtelenül össze sem hasonlítható az I. világháború előtti számokkal, de e növekedés eredményeként a II. világháború kitörésekor összesen 11 tengerjáró hajó szelte a tengereket magyar lobogó alatt.⁹ Nem mellesleg a szabályozási környezet egy új hajótípus

és egy új hajóosztály születését eredményezte: 1934-ben bocsátották vízre az első Duna-tengerjárót, a Budapestet.

Hivatkozások:

- 1 MNL OL W12 K27 1934. január 26. 25-30. p.
- 2 Képviselőházi irományok, 1931. IX. kötet. 280-304. p.
- 3 Nagy Ferenc: Magyar tengerjog. Értekezések a társadalmi tudományok köréből, XI. köt. 8. sz., 4-50. p.
- 4 Képviselőházi irományok, 1931. X. kötet. 277-278. p.
- 5 Képviselőházi napló, 1931. XXIII. kötet. 455. p.
- 6 Képviselőházi napló, 1931. XXIII. kötet. 466. p.
- 7 Felsőházi napló, 1931. III. kötet. 431. p.
- 8 Felsőházi irományok, 1931. V. kötet. 854. p.
- 9 Zsigmond Gábor: A magyar tengeri hajópark a második világháború kezdetén. In: Hadtudományi Szemle, 3. évf. (2010) 2. sz. 26-33. p.

Képek forrása:

1. oldal: Zsindely Ferenc és Zsindelyné Tüdös Klára 1938-ban. https://hu.wikipedia.org/wiki/Zsindely_Ferenc#/media/Fájl:Zsindely_Ferenc_és_Zsindelyné_Tüdös_Klára_1938-ban.jpg
 2. oldal: Bal oldalt Fabinyi Tihamér https://hu.wikipedia.org/wiki/Fabinyi_Tihamér#/media/Fájl:Baloldalt_Fabinyi_Tihamér_kereskedelmi_és_pénzügyminiszter.Fortepan_25556.jpg
- Letöltés ideje: 2024. szeptember 29.

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: A magyar tengerhajózás reformja - az 1934. évi XIX. törvénycikk. In: **JOG.történet**. A HUN-REN-ELTE Jogtörténeti Kutatócsoport blogja. 2024. szeptember 30. mtajogtortenet.elte.hu/blog/batho-gabor-tengerjog-reform