

NAFTALINSZAGÚ SZENTJÁNOSKENYÉR – AVAGY A CODE DE COMMERCE ALKALMAZHATÓSÁGA A MAGYAR TENGERTJOGBAN

BATHÓ GÁBOR

JOGtörténet

ELTE ÁJK
Jogtörténeti Kutatások

A SZERZŐ:

DR. BATHÓ GÁBOR

ADJUNKTUS
NKE ÁLLAMTUDOMÁNYI ÉS
NEMZETKÖZI TANULMÁNYOK KAR,
ÁLLAM- ÉS JOGTÖRTÉNETI TANSZÉK
BATHO.GABOR@UNI-NKE.HU

2025. június 30.

A francia Code de Commerce a napóleoni kodifikáció egyik nagy alkotása, amely nemcsak Franciaországban volt hosszan hatályban, hanem Magyarországon is széles körben alkalmazták – persze nem teljes egészében, és nem is minden tekintetében, és nem úgy, ahogyan Franciaországban...

A Code de Commerce kiterjedt időtartamú alkalmazására rendkívüli példa egy jogeset, amelyről az Esti Kurír és A Mai Nap is beszámolt. Az alap-történet szerint egy budapesti cég, a Szilasi és Darvas tíz tonna görög, kézzel válogatott szentjánoskenyeret vett egy pireuszi cégtől. Az eladó a Magyar Királyi Duna Tengerhajózási Rt. Budapest

nevű motoros hajójára (56 méter hosszú, kétmotoros, Újpesten épült folyam-tengeri áruszállító motorhajó) rakta fel a nagy mennyiségű árut. A budapesti kirakodáskor – szakértők jelenlétében – megállapítást nyert, hogy az áru rettentően bűdös, annak átható nyersbőr- és naftalinszaga volt. Abban az állapotban – élvezeti cikként való – forgalomba hozatala, további szagmentesítő kezelések nélkül lehetetlen volt. A megrendelő budapesti cég saját költségén új zsákokat vásárolt, amelyekbe átrakodta a szentjánoskenyeret, majd ezt követően elvégezte a forgalomba hozatalhoz szükséges kezelést. A Szilasi és Darvas ezt követően a zsákvásárlással és a szagtalanító kezeléssel kapcsolatban felmerült költségei megtérítése érdekében a budapesti kir. törvényszék per indított a Magyar Királyi Duna Tengerhajózási Rt.-vel szemben. A bírósági eljárás során feltárt tények szerint a Budapest hajó teát, nyersbőrt és szentjánoskenyeret szállított. A kapitány, attól tartva, hogy a tea átveszi a szentjánoskenyér szagát, azokat külön raktérben helyezte el; így került végül egymás mellé a naftalinszagú nyersbőr és a szentjánoskenyér. A tényállás megállapítását követően a törvényszék az alkalmazandó jog tekintetében arra a meggyőződésre jutott, hogy mivel a „Földközi-tenger medencéjében mindenütt a francia kereskedelmi jog szabályai vannak érvényben és hazai jogunk szerint is a tengeri magánjog kérdései tekintetében a Code de commerce az irányadó,” így tehát eszerint kell az ügy érdemét megítélni. Ezt követően az ügy megítélése meglehetősen egyszerű volt. A törvényszék ítéletében kimondta, hogy a különféle áruk berakodásánál gondatlanul járt el a hajó kapitánya, és mivel a hajó tulajdonos a Code de commerce értelmében felelősséggel

tartozik a kapitány cselekedeteiért, ennél fogva marasztaló ítéletet hozott, és kötelezte az alperes hajóársaságot 633 pengő tőke és ennek kamatai, valamint 180 pengő perköltség megfizetésére.¹

Az esetben nem a per kimene-tele az érdekes, hanem az, hogy a bíróság alkalmazandó jogként jelölte meg a Code de Commerce-t, és tette ezt Magyarországon 1940-ben. Érdekes rövid vizsgálat tárgyává tenni az idáig vezető utat. Nagy Ferenc megállapítása szerint „századokon keresztül egyáltalában nem találunk a jelenlegi magyar tenger melléken oly jogforrást, mely valamenynyire hazai talajon fakadt, vagy bárcsak az osztrák kormánytól származott volna.”² Valóban a XIV. századtól találhatunk a tengert is érintő, legfeljebb helyhatósági szabályokat a dalmát városok némelyikében, így Zarában, Spalatoban, Raguzában vagy Cattaroban. Ezek egyrészt azonban messze nem átfogóan szabályoztak tengerjogi kérdéseket, nem is volt törekvés arra, hogy akár csak az Adriára vonatkozó rendelkezéseket alkossanak, másrészt ezek a szabálygyűjtemények nemcsak a közeli és jelentős tengeri hatalommal rendelkező Velence hatása alatt születtek, hanem annak szabályozását mintaként át is vették. A XIV. század végén, feltehetően Barcelonában keletkezett, katalán nyelvű Consolat de mar, egy olyan tengeri szokásjogi gyűjtemény volt, amelynek használata és alkalmazása az egész Földközi-tengeren elterjedt.³ A szabályozásra a későbbiekben is egyfajta pulzálás jellemző, ha a térségben egy nagyobb hatalom saját joganyaggal áll elő, akkor azt alkalmazták, vagy azt, ami éppen elérhető, készen volt, és idővel – jobb híján – szokásjogi alapon széleskörben elfogadottá vált.





Hasonlóan jött a hazai tengerjogba a francia Code de Commerce is.

Ez, mint ismert, a napóleoni nagy kodifikáció eredménye, amely 1807-re készült el, és Franciaországban 1808. január 1-jén lépett hatályba. Figyelemre méltó körülmény az, hogy a Code de Commerce önmagában „házagos”, mivel a Code Civilhez szorosan kapcsolódik, arra épül, mint a Code Civil kereskedelmi jogi kiegészítése.⁴ Ezt a Code de Commerce-t Napóleon olasz szöveggel, Codice di commercio di terra e di mare del regno d'Italia cím alatt az általa 1805-ben alakított Olasz Királyságban (amely magában foglalta Dél-Tirolt, Dalmáciát és Isztriát is) hatályba léptette 1808. július 17-én, majd néhány évvel később (1811. április 15-én) ugyanígy járt el az 1809-ben alapított Illyriai Királyság tekintetében is, amelyhez egyébként a teljes osztrák és a „magyar” tengerpartot is csatolta.⁵

Bár a francia megszállás és uralom a térségben hamar véget ért, a jogalkotás eredményei messze nem tűntek el nyomtalanul.

A francia kereskedelmi törvény hatályban létének rövid ideje alatt is annyira megszokottá és elfogadottá vált, amint azt a fenti esetből is láthattuk, hogy még hosszán a jogrendszer része maradt.⁶ Egy

1819. november 2-i udvari rendelet kifejezetten fenntartotta a Code de Commerce hatályát Dalmáciában, valamint egy 1819. január 20-i udvari hadi tanácsi leirat ugyanígy tett a horvát tengerpart tekintetében. Triesztben és Fiumében a francia megszállás előtti törvényeket uralkodói rendelettel, 1814-ben és ismételt 1816-ban visszaállították, de a Code de Commerce-t továbbra is alkalmazták ennek ellenére. Az alkalmazásra eleinte ésszerűségéből és megszokásból került sor, idővel pedig szokásjogilag recipiálnak lehetett tekinteni. A XIX. század során tengerészeti hatóságok és a tengerjogi ügyekben eljáró bíróságok valójában erre alapíthatták döntéseiket. E gyakorlat alapján a Code de Commerce tengerjogi része bekerült a trieszti és fiumei tengerészeti hatóságok által olasz és német nyelven négy kötetben kiadott hivatalos tengerjogi gyűjteménybe, amely a hatóságok számára erős útmutatóul szolgált a jogforrások megtalálásához (Raccolta delle leggi ed ordinanze concernenti il servizio marittimo e portuale).⁷

A Code de Commerce tengerjogi részének a Monarchia fennállása alatti használatához kétség sem fér, a trianoni békével azonban a helyzet változhatott volna. A kereske-

delmi miniszter által kibocsátott 1926. évi 94.602/XII. számú, a magyar tengeri kereskedelmi hajók hajósszemélyzetének szolgálati viszonyaiban érvényes jogszabályok tárgyában kiadott rendelete azonban úgy rendelkezett: „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, továbbá a francia Code de commerce-nak a tengeri kereskedelemről szóló II. részében foglalt 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.”⁸

Ez a rendelet és a Kúria erre alapuló döntvényei továbbra is fenntartották tehát a francia szabályozás alkalmazhatóságát,

amely elvezet minket a fenti naftalinszagú eset jogi háttéréig. Ezek a kúriai döntvények igazi túlélők: tulajdonképpen az 1959-es Polgári Törvénykönyv hatályba lépéséig hatályban maradtak.⁹

Hivatkozások:

¹ Sz. N.: Naftalinszagú szentjánoskenyér. Francia törvények szerint hozott ítéletet a budapesti törvényszék egy peres ügyben. A Mai Nap, 17. évf. 298. sz. (1940. december 31.) 3. p. és Sz. N.: A francia Code de commerce alapján ítélt egy ügyben a budapesti törvényszék. Esti Kurír, 18. évf. 299. sz. (1940. december 31.) 7. p.

² Nagy Ferenc: Magyar tengerjog. Ügyvédek Lapja, 11. évf. 1894/16. sz. 2. p.

³ Pardessus, Jean Marie: Collection de lois maritimes

antérieures au XVIIIe siècle. II. kötet.

Párizs, L'Imprimerie Royale, 1845. 1-14. p.

⁴ Schnierer Gyula: Vélemény Nagy János kún-kapitány urnak a váltó és kereskedelmi jogegyenlősítése iránti indítványához. Jogtudományi Közlöny, 1870/38. sz. 7. p.

⁵ Szélinger Balázs: „Idegen és mégis magyar”. A magyar Fiume története 1776-1914. Limes, 15. évf. 2002/5. sz. 31. p.

⁶ Juba Ferenc: Tengeri jogunk fejlődése. Közuti és Vízi Közlekedés, 2. évf. 8. sz. (1947. szeptember) 18. p.

⁷ Nagy Ferenc: Tengeri jogunk reformja. Jogtudományi Közlöny, 1893/50. sz. 398. p.

⁸ Magyarországi rendeletek tára 1926. 679. p.; Budapesti Közlöny, 60. évf. 255. sz. (1926. november 9.) 3. p.

⁹ Majtényi László: A tengeri fuvarozás felelősségi rendszerének változása. Közlekedéstudományi Szemle, 36. évf. 1986/10. sz. 446. p.

Képek elérhetősége:

1. oldal: I. Napóleon császár.

Forrás:

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/66/>

[Napoleon I \(by Anne Louis Gironet de Roucy-Trioson\).jpg/500px-](#)

[Napoleon I \(by Anne Louis Gironet de Roucy-Trioson\).jpg](#)
Letöltve: 2025. június 27.

2. oldal: Magyar Királyi Duna Tengerhajózási Rt. Budapest nevű motoros hajója.

Forrás:

<https://www.hajoregiszter.hu/hk3/0104/12056.jpg>

Letöltve: 2025. június 27.