

A SÜLLYEDŐ HAJÓ ÖNZETLEN MEGMENTÉSE AZ ADRIÁN – AZ ALKALMAZANDÓ JOG KÉRDÉSE

BATHÓ GÁBOR



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

2026. március 30.

1883 márciusában a sajtó többször, több helyen is beszámolt egy esetről, amely az Isztriához közel történt a tengeren. A tudósítások szerint: „A »Prinz Heinrich« nevű német gőzös Fiuménak tartva egy 3 árbocos olasz hajót talált elhagyatva és süllyedő félben. A hajó neve »Dea« s kőszénrel volt terhelve, melyet Velence számára akart szállítani. A gőzös saját legénységét a süllyedő hajóra küldve, azt délután szerencsésen a fiumei parthoz vonta. A hajó erélyes szivattyúzása mellett biztosan megmentetik.”¹ Ebben a leírásban valóban kevés csavar van, és bár az Adrián az elhagyott hajókkal kapcsolatos esetek ritkák, néha előfordultak. A világtengereken tapasztalatot szerzett tengerészek pedig általában tudták mi a teendő.

A későbbi sajtócikkek azonban hamarosan már tudósítottak is a felmerült kérdésekről.² A részletesebb leírásból kiderült, hogy a „Dea” nevű, szénszállítmánnyal megrakott olasz bárka az Isztria déli csúcsánál közelében szenvedett hajótörést, tulajdonképpen megfeneklett, amelynek következtében a hajótest léket kapott. A kialakult veszélyhelyzetben a kapitány és a teljes legénység elhagyta a hajót, majd Pólába (Pula) mentek segítség-

gért, ahol mentőexpedíció szervezését kezdeményezték. Ennek nyomán egy hajót is útnak indítottak a bajba jutott bárka felkutatása és megmentése érdekében. Időközben azonban a tengeri viszonyok megváltoztak: a dagály következtében a „Dea” ismét felúszott, és a hullámzás miatt tovább sodródott a nyílt tengeren. E körülmények között a Fiume felé tartó „Prinz Heinrich” nevű hamburgi hajó a tengeren rábukkant az elhagyottan sodródó olasz bárkára. A német hajó kapitánya a hajót birtokba vette, majd német lobogó alatt Fiume kikötője felé vontatta. A mentési művelet során a „Prinz Heinrich” útközben találkozott azzal a pólai gőzössel, amelyet az olasz hajó legénységének segítségkérésére küldtek ki, és amelynek fedélzetén a „Dea” kapitánya és matrózai tartózkodtak. Az olasz hajósok a találkozáskor igényt tartottak arra, hogy visszavegyék a bárkát, és azt ismét saját irányításuk alá vonják. Ezzel szemben a német hajó kapitánya tiltakozott, arra hivatkozva, hogy a hajót a tengeren elhagyott állapotban találta, és mint gazdátlan vagyonnak tekinthető hajót a tengerészeti jogelveknek megfelelően birtokba vette, így a mentési művelet idejére ő jogosult annak parancsnokaként eljárni. Mindazonáltal az olasz hajósokat a „Prinz Heinrich” fedélzetére felvette. A mentési műveletet követően a német kapitány jelentős összegű mentési díjat követelt: igényét 20 000 forintban határozta meg. A felek közötti jogvita ennek következtében bírósági eljárás tárgyává vált. A „Dea” állapotuk eközben továbbra is komoly beavatkozást igényelt: a hajótestbe betört víz eltávolítása érdekében a mentést követően még négy napon át szivattyúzni kellett a vizet.³

Az ügy a Fiumei Törvényszéken indult,⁴ hiszen az ezt a törvényszéket létrehozó és a Fiumében alkalmazandó jogrendszert megállapító 1871-ben kiadott, m. kir. ministerelnöki, igazságügyministeri és horvát báni közös rendelet kimondta a törvényszék kizárólagos hatáskörét tengerjogi ügyekben, a tengerjogi ügyekre vonatkozó törvények, szokások és rendeletek további érvényét, valamint azt, hogy a fiumei törvényszéknek ezeket tengerjogi ügyekben változatlanul tovább kell alkalmaznia.⁵ Ennek a joganyagának a két alapvető tétele a Mária Terézia féle *Editto politico di navigazione mercantile austriaca*, amely tengerészeti rendtartás vagy tengerészeti törvény néven vált közzismertté, illetve a francia *Code de commerce* tengeri kereskedelmet szabályozó II. könyve, amely pedig tengeri kereskedelmi törvényként szerepelt a jogi közbeszédben.

A jogerős döntést a Kúria hozta meg.⁶ A rendkívüli alapossággal kidolgozott kúriai ítélet indokolásából az alábbi lényeges megállapítások emelhetők ki. A bíróság mindenekelőtt rögzítette, hogy a bizonyított tényállás alapján a felperes által végrehajtott birtokbavétel a tengerészeti jog által elismert tengeri mentés (*salvage*), a korabeli terminológia szerint *Bergung* fogalmi körébe tartozik. A bíróság érvelése szerint a „Dea” nevű hajó tényleges veszélyhelyzetben volt, amit az alperes által előterjesztett tanúvallomások is megerősítettek. A tanúk egybehangzóan előadták, hogy a hajó megállását követően víz hatolt a hajótestbe, ami reális veszélyt teremtett meg az elsüllyedésnek. A legénység ezért közös elhatározással úgy döntött, hogy a hajót elhagyja, és a szárazföldre indul az éle-





tük megmentése, illetve segítség szerzése céljából.

A bíróság álláspontja szerint e körülmények között a felperes joggal tekinthette a hajót a tengerészeti jogelvek alapján elhagyottnak. Nem volt jelentősége annak a körülménynek sem, hogy a segítséget hozó „Triton” hadigőzös már közeledőben volt, és rövid idővel a felperes általi birtokba vételt követően a helyszínre érkezett. A bíróság rámutatott arra, hogy a mentési tevékenységet végző személyt nem terheli olyan kötelezettség, hogy előzetesen vizsgálja vagy felderítse, vajon érzékel-e segítség a bajba jutott hajó számára. Ha ugyanis ilyen szempontok figyelembevétele kötelező lenne, az a harmadik személyeket könnyen visszatarthatná az egyébként gyakran veszélyekkel járó mentési munkálatok elvégzésétől. A tengerészeti jog azonban éppen ellenkezőleg: a hajózás biztonsága érdekében kifejezetten ösztönözni kívánja az ilyen mentési cselekményeket.

Miután a bíróság megállapította, hogy a felperes mentőnek minősül, azt kellett eldönteni, hogy a keresetben érvényesített igények mennyiben illetik meg őt. Ennek kapcsán elsőként azt kellett tisztázni, hogy az ügy elbírálására mely jogrendszer alkalmazandó, te-

kintettel arra, hogy a felperes a német, az alperes pedig az olasz jog alkalmazását kérte. A bíróság rámutatott arra, hogy az ügyben nem a felek közötti szerződéses viszonyról, hanem egy elhagyott hajó megmentéséről van szó. Ilyen esetben főszabályként a mentés helyén hatályos jog lenne irányadó. Mivel azonban a mentési cselekmény,⁷ nem valamely állam területi fennhatósága alá tartozó tengeren történt, az általános tengerészeti jogelvek alapján azt a jogot kell alkalmazni, amely annak a kikötőnek a területén hatályos, ahová a megmentett hajót bevitték. A jelen ügyben ez Fiume kikötője volt, így a Fiume területén érvényes jogszabályok alkalmazása vált szükségessé.

A bíróság megállapította, hogy a Fiumében hatályos osztrák általános polgári törvénykönyv (*Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch*) a mentési díj kérdését közvetlenül nem szabályozza; annak 1043. §-a csupán a tengerészeti törvényekre utal. A tengeri ügyekben alkalmazandó francia *Code de commerce* második könyve – amely e területen hatályban maradt – szintén nem tartalmazott kifejezett rendelkezést az ilyen jellegű igényekről. Határozott jogszabályi szabályozás hiányában ezért az idézett polgári törvénykönyv 7. §-ának irányutatója szerint az

ügyet az általános jogelvek alapján kellett elbírálni.

A bíróság e körben arra a ré- góta elismert és a tengeri ke- reskedelemben széles körben elfogadott elvre hivatkozott, amely szerint a tengeri veszélyhelyzetben segítséget nyújtót – a hajózás biztonságának és a közérdeknek a védelmében – megfelelő díjazásban kell részesíteni. Ez az elv a tengert járó nemzetek joggyakorlatában már hosszú idő óta kialakult, és a magyar állam területén is irányadónak volt tekintendő.

Ezen általános tengerészeti jogelvek figyelembevételével a bíróság mérlegelte az ügy konkrét körülményeit. Megállapította, hogy a „Dea” hajó megmentése ugyan tényleges mentési tevékenységet igényelt, azonban az nem járt különösebb idővesztéssel vagy rendkívüli nehézségekkel. A mentés során sem a felperes személyzete, sem a mentésben részt vevő hajó nem került közvetlen veszélyhelyzetbe. Mindezen körülmények mérlegelése alapján a bíróság arra a következtetésre jutott, hogy a felperest a felmerült költségeken felül 2000 forint átalányösszegű mentési díj illeti meg. Ez az összeg hozzávetőlegesen megfelelt a hajó és rakományának együttes, 20549 forintban megállapított értéke mintegy tíz százalékának, amely a korabeli tengerészeti joggyakorlatban a hasonló jellegű mentési ügyekben elfogadható mértékű díjazásnak számított.⁸ Az ügy és az ügyben hozott döntés döntvényként is megjelent.⁹

Hivatkozások:

¹ Sz. N.: Táviratok. *Nemzet*, reggeli kiadás, 1883. március 16. 3. p.; Sz. N.: A Pesti Napló táviratai. *Pesti Napló*, 1883. március 16. 3. p.

² Sz. N.: Táviratok. *Nemzet*, esti kiadás, 1883. március 16. 1. p.

³ Sz. N.: Napi hírek. *Budapesti Hírlap*, 1883. március 21. 5. p.

⁴ Sz. N.: Egyveleg. *Politikai Ujdonságok*, 1883. március 28. 183. p.

⁵ A magy. kir. miniszterelnöknek, a magy. kir.

igazságügyminiszternek és Horvát-, Szlavón- Dalmátországi bánjának, 1871. sept. 14-én kiadott rendelete a fiumei kir.

törvényszék felállítására s hatóságának ideiglenes szabályozása tárgyában. Rendeleték Tára, 1871. Pest, 1871. Ráth Mór kiadása, 274–283. p.

⁶ Sz. N.: Törvényszéki csarnok. *Budapesti Hírlap*, 1883. május 4. 7. p.

⁷ Csatlós Erzsébet: A hajóroncsok nemzetközi jogi helyzete. Miskolci Jogi Szemle: A Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Karának Folyóirata, 2013/1. sz. 52–67. p.

⁸ Curiai döntvények és elvi jelentőségű határozatok polgári és bűnügyekben, szakszerű tárgymutatókkal. Negyedik folyam. Budapest, 1888. Singer és Wolfner, 33–43. p.

⁹ 1888. március 23. 7903/1887. p. sz.

Képek elérhetősége:

1. oldal: Fiume. Forrás: <https://tudas.hu/wp-content/uploads/2021/08/fiume1.jpg> Letöltve: 2026. március 30.

2. oldal: Fiume. Forrás: <https://filmtett.ro/uploads/2023/01/narten-8.jpg> Letöltve: 2026. március 30.