

vezető és kereskedelmi meghatalmazott a czégjegyzést az igazgatósági tag módjára eszközölni, vagy pedig köteles névaláírása mellett a czégvezetői, illetve kereskedelmi meghatalmazotti viszonyt feltüntető toldást használni?
a kir. kuria által teljes tanácsülésben döntessenek el.

Középkori tengerjog.

Irta: Rádl Péter Konstantinápolyban.

A legrégebbi nép, mely után reánk tengerjogi fogalmak maradtak, Rhodus sziget lakói voltak. A rhodusiak tengerjogának belső értéke már abból felismerhető, hogy a rómaiak, a mint hatalomra jutottak, azt saját érzéjaikra adoptálták. A „Lex rhodia de jactu“ a justiniani törvénykönyvekbe, a Digestákba felvétellett és legújabb időkig a törvényhozók és jogtudósok által a legkomplikáltabb tengerjogi kérdésekben magyarázat gyanánt idéztetett. E mellett különösen kiemelni kívánjuk, hogy Róma a kontinentális népek szocialis és gazdasági életében a nagy törvényhozó — a tengerjogi törvényhozás terén kevés újat teremtett és magát majdnem szolga módra az említett rhodusi tengerjoghoz tartotta. Ennek oka kétségkívül azon kicsinylésben feküdt, melylyel a rómaiak a kereskedelmet és forgalmat tekintették, úgy annyira, hogy a jómódu patricziusoknak az Equitesnek azt egyenesen megtiltották. Ennek bizonyítékául szolgál a Flaminius által behozott törvény, melyre Livius is emlékeztet és mely szerint egy senatornak sem volt szabad egynél több tengeri hajót tartani és ezt is csak egyedül a gabnaszállításra használhatta egészen szerényen meghatározott hordképeességgel. A hadihajó fontosságát és értékét azonban a régi rómaiak egészen jól felismerték, a kereskedelmi hajó ellenben részükre nem jelentett sokkal többet, mint azon eszközt, melynek segítségével valamely éhínségben szenvedő — vagy ostrom alatt levő város részére keletről gabnát szállítottak.

Még sokkal a keresztény korszak kezdete után is rosszul állott a kereskedelem és forgalom ügye, melyek elé sok nehézség gördítettet. Amennyire ezt a kereskedelem és forgalom történetéből kivehetjük, csak a tizenkettedik században érezték annak szükségét, hogy a tengeri forgalmat törvénykönyv által szabályozzák.

A legelső törvénygyűjtemény ezen a téren a „Lois d'Oleron.“* Ezen gyűjtemény aquitaniai Eleonora (meghalt 1204. évben) utasítása folytán állítottatott össze 1192. év körül. Körülbelül egy

* Oleron Franciaország nyugati tengerpartján fekvő sziget és utánna neveztetett a tengerjogi szabványok (Rôles, Jugements vagy Lois d'Oleron) régi gyűjteménye, mely Franciaországban, Spanyolországban, Angliában és Németalföldön sokáig érvénynyel birt.

évszázaddal később, 1280. évben szerkesztetett Barcelonában a híres „Consolado del mar“, melyet jelen közlemény tárgyává akarunk tenni.

A „Consolado del mar“ című törvénykönyv, mely a czél-
nak és kornak teljesen megfelelő bámulatós concisio által tűnik
ki, nem abstract fogalmak szerint alkottatott, hanem legnagyobb
részben gyakorlati esetekre alkalmazott jogelvekből áll.

Barcellona és Taragona Cataloniának legelőkelőbb tengeri
piacjai voltak, melyek Aragona-, Génua- és Velenczével együtt
Dél-Európa legjelentékenyebb tengeri hatalmasságait képezték.
Ezen köztársaságokban és jelentékeny városokban természetesen
már rég idők óta érezték a tenger- és kereskedelemjogi kérdé-
sek törvényi szabályozásának szükségét és az érintett területek
nemelyikén már az említett tengerjogi törvény meghozatala előtt
egy évszázaddal törvényszékek alkottattak „Consolado del mar“
elnevezés alatt, melyek a felmerült vitás kérdésekben méltányos-
sági elvek szerint határoztak, noha ezen törvényszékek nem jog-
tudósokból állottak, sőt ezek egyes collegiumokban egyenesen
ki lettek zárva. Ezen törvényszékek egyike, t. i. a barcelloniai
volt a szóban forgó „Consolado del mar“ megteremtője.

Ezen törvénykönyv, mely gyakorlati és világos határozmányai
által ép úgy tűnik, mint tág látköre és becsülésre méltó, igaz-
ságos és méltányos szelleme által, a patronus (tulajdonos vagy
hajóvezető) jogait ép oly hatályos módon megvédte, mint a fel-
adóét és az utolsó matrozét. Ha különösen a legegyszerűbb hajós
szolga jogi állását figyelembe vesszük, az — ha az akkori tör-
vények szellemében itéljük meg, sokkal kedvezőbb lehetett, mint
jelenleg, midőn akárhány kapitány alattvalóival szemben a zsar-
nok szerepét játssza.

A törvénykönyv némely határozményaiából kivehető, hogy
minden hajó 64 tulajdonrészből állott; azon személy, ki ezen
részek többségével birt és rendszeren a „patronus“ címet viselte,
ugy a hajó építése, mint üzletei lebonyolítása körül a vezetéssel
és felelősséggel volt megbízva. A mint a hajó a tengerre készen
állott, az ő feladatát képezte a feladókkal a teherszállitványok
fölött alkudozni, a berakodás fölött felügyelni és a hajószemély-
zet zsoldjairól gondoskodni. A tengerre bocsátott hajó vezetése
azonban nem őt, hanem a „Piloto de altura“-t illette, ha azonban
a patronus is szolgálatot végzett a hajón, neki ugyanazon díjazás
és Panatica (ellátás) járt, mint a Pilotonak.

A fedélzeten levő személyzetnek, beleértve a matrózokat
is, joga volt egy öt megillető kis térségre, melyre árukat (Paco-
tille) rakhatott saját számlára vagy spekulációra.

Különös határozmányt tartalmazott ezen törvénykönyv a
patronus felelősségére nézve. Ha ugyanis a berakott áru a ten-
geri ut alatt patkányok által károsított meg, akkor a kárt ő
volt köteles megtéríteni, ha bebizonyult, hogy a hajón a kikötő-
ből való kivitorlázás idejében macskák nem voltak. Megmenekült

azonban a patronus a felelősség alól, ha a macskák elhullottak és bebizonyítható volt, hogy a patkányok által okozott kár csak utólag támadhatott. Ha azonban a hajónak valamely közbeeső kikötőben alkalma nyílt magát újból macskákkal ellátni, de ez meg nem történt, akkor a patronus felelőssége újból beállott.

A hajón egy menhely is volt, melyre a matróz szükség esetén menekülhetett és onnan magát a patronus túlkapásai ellen megvédhette. E tárgyban az intézkedések körülbelül a következők: „Ha a patronus a személyzet közül valakit sértő szavakkal inzultál, vagy erőszakosan lép fel, akkor a matróz a hajó ormára visszavonulhat, hogy a patronus hatásköréből kilépjön és ha ez őt oda is követi, akkor a lánczot átlépheti, de ha a patronus még itt is követi, akkor a személyzetet felhívhatja, hogy a patronus a lánczot átlépte és ekkor meg van neki engedve, hogy magát megvédelmezhesse.“ A mint látszik, a hajó ormán egy láncz volt huzva, melylyel az asilum jeleztetett.

A mi a „Piloto de altura“-t (kapitányt) illeti, a ki természetesen a fedélzeten nagy fontosságú egyén volt, ugy ennek tekintetében azon intézkedés állott fenn, hogyha a kötelezettséget átvállalta arra nézve, hogy a hajót egyik pontról a másikra szállítja, ezen kötelezettséget a hajósnaplóba kellett bevezetni és aláírni; ha azonban a hajó a helyett, hogy a rendeltetési kikötőben szerencsésen megérkezett volna, a tengerparton vagy valamely szírtén a Piloto hibájából tönkrement, akkor tekintet és kegyelem nélkül (en continente — a szárazföldön) életét azonnal eljátszotta. Ezen szigorú ítéletnek azonban a hajón levő személyek, kereskedők és matrózok által, kik gyűlést tartottak, szótöbbséggel kellett megerősíttetni.

Minden megállapodásnak vagy szerződésnek, mely a hajót, legénységet vagy a teherszállítmányt illette, a hajósnaplóba kellett bevezettetni, melynek vezetésével egy külön alkalmazott, a hajósírnok volt megbízva. Ezen napló a czikkeket vagy hajószabályokat tartalmazta, melyeket mindenkinek a behajózás alkalmával elismerni és aláírni kellett. A fuvarszerződéseket a Panatiche (ellátás), a proviantirozás, a legénységi zsold és minden egyéb kiadás elszámolását, a compassst, a hajóterképeket és egyáltalában mindent, a mi szükséges volt és értékkel birt, a hajósnaplóba kellett bevezetni.

Ezen hajósírnok ügykörébe látszott még tartozni a pénztár vezetése és a felrakott áruk felügyelete is. A patronusnak meg kellett esküdnie, hogy hivatalát lelkiismeretesen fogja betölteni, soha a szárazföldön nem fog éjjelezni anélkül, hogy íróasztala fiókjának kulcsait magához venné, mert a hajósnapló ebben őriztetett és hogy az íróasztalt mindig zárva fogja tartani. Ha a hajósírnok ezen tekintetben hibát követett el, ugy jobb kezének elvesztésével volt büntethető. Ezen hivatal egyáltalában oly szigorú felügyelet alatt állott, hogy a patronus a feladó vagy tulajdonos-társai engedélye nélkül azt rokonaira nem ruházhatta

és abból minden becstelenség miatt megbüntetett egyén ki volt zárva.

Nagyon világosak voltak a határozmányok a hajószemélyzet ellátására nézve, melyről a legkisebb részletekig gondoskodva volt.

A hajóhadnagy a legénység köréből választatott és Contromastro czímet viselt. Ha utközben képtelennek bizonyult, akkor egyszerűen elmozdított és helyére a legképesebb matróz helyeztetett. Sem a kivitorlázásnál, sem a kikötőbe való vonulásnál a hajó vezetésére befolyást nem gyakorolhatott és csak a sik tengeren volt az rábizva, de itt is csak az őrségi idő alatt.

A legénységi zsold akkoriban ép úgy, mint manapság is a hajó terhét képezte, mely — miként a törvénykönyv magát kifejezte — az utolsó szeggel is szavatolt azért. Akár volt az utazás jövedelmező vagy sem, akár rendelkezett a patronus pénzzel vagy sem, a zsoldnak a befejezett ut után ki kellett fizettetni. Ha a patronus pénzzel nem rendelkezett, akkor azt ki kellett kölcsönöznie, ha ezen uton sem szerezhette be, a rakomány egy részének a fedezésre szükséges összeg erejéig el kellett zálogosíttatni vagy adatni és ha végre más expediens nem volt, akkor a hajónak el kellett adatni, hogy a legénységet illető zsold teljesen kielégíthető legyen. A zsoldból különben egy rész mindig a hajó elindulása előtt készpénzben fizettetett ki a legénységnek, mihelyt pedig a rakomány a hajón elhelyezve volt, a matrózoknak jogában állott a zsold még egy részének fizetését a patronustól követelni, hogy a részükre engedélyezett rakományokat (Pacotille) bevásárolhassák, a mire nekik 6 napi időt kellett engedni.

A hajó akkori időben egy köztársasághoz hasonlított, melyben minden egyesnek meg volt a maga érdeke és csaknem mindegyiknek volt beleszólási joga az igazgatáshoz. A fegyelem különben vas szigorral tartatott fenn és az ellene vétő matróz az eset körülményeihez képest zsoldját és rakományát elvesztette vagy a legközelebbi kikötőben kihajóztatott.

Egy sajátságos, egészségi szempontból nem épen üdvös törvényi intézkedés volt az, mely a hajó elindulása után a Contromastronak és a matrózoknak ruházatai levetését szigorúan megtiltotta mindaddig, míg egészségesek voltak; ezen tilalom áthágása azzal büntettetett, hogy a bűnös egy póznára kötve a tengerbe mártatott vagy ha visszaeső volt, a hajó alsó gerendája alatt végig huzatott. A korbács fenyítő eszköz gyanánt ritkán és többnyire csak akkor használtatott, ha az őrségen levő matróz ellenséges vagy veszélyes vizeken elaludott.

Ezen törvénykönyv egyik fejezetéből kivehető, hogy Barcellona kereskedői a Maurokkal élénk kereskedelmi összeköttetésben állottak, daczára annak, hogy vallásuk iránt megvetéssel viseltettek. Ha ugyanis a patronus hajóját a hitetlenek hazájában eladta, köteles volt egy parti hajót beszerezni és azt élél-

mezési szerekekkel ellátni, hogy a keresztény hajó-személyzetet kereszténységbe visszavihesse.

Ha egy matróz a behajózás után megbetegedett, a fél zsoldot kapta meg, ha pedig betegsége által az ut folytatásában megakadályoztatott vagy oly súlyosan megbetegedett, hogy ki kellett hajózni, akkor a patronus köteles volt neki a kialkudott zsoldot megfizetni, a miért a hajó és a rakomány szavatoltak; kivételt csupán a saját hibából eredt megbetegedések képeztek.

Lelkiismeretes és pontos intézkedéseket tartalmaz a törvénykönyv a hajóösszeütközés elkerülése tekintetében és ezen esetekre a kártérítési kérdés igazságosan és méltányosan van szabályozva. A tengerészek kötelesek voltak szükség- és veszély esetén egymást kölcsönösen kiségiteni és büntetés volt szabva azon matrózokra, kik vonakodtak a patronus vagy Piloto parancsára a mentő-sajkára lépni.

A törvénykönyv egy része kizárólag biztosítási jogszabályokat tartalmaz és a nemzetgazdaság ezen nehéz ágában való jártasság valóban figyelemre méltó, ha a törvénykönyv megalkotásának idejét tekintetbe vesszük. Az akkori biztosítók különben nagyon elővigyázatosak voltak és a még kevésbé kifejlődve volt hajózási mesterségre való tekintettel risikókat olyan hajókra nem vállaltak, melyek a gibraltari szoroson túl jártak vagy a Barbareskok tengerpartját látogatták. Egyben az emberek hasonlók maradtak, t. i. a birvágyban, mert a szóban forgó törvénykönyvben szükségesnek tartottak olyan intézkedéseket felvenni, melyek által olyan hajók biztosítása megakadályoztatott, amelyekről az ajánlattevők tudták, hogy az kárt vallott vagy éppen szerencsétlenül járt.

Ezen törvénykönyv fölött eddig mondottakból is kitűnik, hogy az minden szükséges intézkedést tartalmazott; a fuvar- és biztosítási szerződések, havariák (tengeri kár) stb. szabályozása ép oly figyelemre méltó, mint a kereskedelem- és forgalomra nézve abban foglalt egészséges nézetek és törekvések, melyek mindazon jogokat és kötelezéseket megvilágítják, a melyek a hajó és rakomány komplikált jogviszonyaira vonatkoznak.

A „Consolado del mar“ kataloniai dialektusban van írva, de Velence köztársasága a XVI. században a törvénykönyvnek négy kiadását eszközölte. A legjobb spanyol kiadás castigliai nyelven jelent meg Madridban 1792. évben Capmany spanyol historiographustól.

Kell-e segédkönyveket vezetnünk ?

Irta: Pinterits Károly tanár.

Kereskedelmi törvényünk a könyvek mikénti vezetését illetőleg két §-ban intézkedik, mely két § szószerint így szól:

25. §. Minden kereskedő köteles bekötött, egyenkint folyószámmal ellátott és átfűzött könyveket vezetni, melyek ügyle-