DEBRECZENI M. KIR. TISZA ISTVÁN TUDOMÁNYEGYETEM
JOG ÉS ÁLLAMTUDOMÁNYI KARA.
ÉRK: 1934 [illegible] - 1.
532 szám.
1933 — 1934
Előirat:
Utóirat:

Birálatra kiadatott:
Bélfóvágos Dr. Téghne Gyula
és
Dr Borzóky Ferenc
ny. r. tanár Urnak
Debrecen, 1934 MÁJ. - 1.

Rumy
e.i. dékán

B.
Bíráltak eredményét
a határidőn belül
beküldöttem.

Anyakönyvi értesítés: V/4. 76

A zsákmányjog.

(Doktori értekezés)

Írta:

Balogh Lajos.

Igazgató: Elfogadtam.

Debrecen, 1934. május 4.

Elfogadom!
Debr. 1934. máj. 4.

A 2352

Bevezetés.

Míg a szárazföldi háborúban a magánmagánulajdon sérthetetlen, tengeri háborúban ellenséges magánulajdon már foglalás, zsákmány tárgya.

A hadviselő fél arra jogot, miszerint az ellenfél, vagy annak egyes hatalom lobogója alatt szállító áruk a nyílt tengeren és az ellenfél parti vizein lefoglalhatja és foglalás tárgyává tehesti, a zsákmányjog ad kifejezésre. Ily jog valamikor a szárazföldi háborúban is megillette a hadviselő felet s hosszú időnek kellett elmúlni addig, míg a magánulajdonnak a szárazföldi háborúban való sérthetetlensége általánosan elismertetett. Régen a foglalás, mint hódító az elfoglalt területeken lévő összes, tehát magánulajdonban lévő javakat is, zsákmánynak tekintette. A magánulajdon sérthetlenségi elvi nyomai a XVIII. szd.-ban már feltalálhatók, de annak elvi kifejezést csak az 1875 évi amerikai szerződés tett, valamint

a Francia nemzetgyűlés 1791 december 21-i proklamációjában találkozunk, mely többek az elfoglalt területek lakosságát annak elismerésre, hanem tisztelet és szeretetre méltó barátoknak tekinti /: Fichte: Természetszerű jog. C.21.l. :/

A magántulajdon sértethetlenségének szabálya nem csupán azt eredményezi, hogy gátat vet a foglalásnak és a confiscationak, hanem azt is, hogy úgy a természetes, mint jogi személy, amennyiben tulajdonos, jogosult szabad és autonom tulajdonosként eljárni, anélkül, hogy a győző hatalom nem elyárásába belenyugodhatnak, azt elismerni kellene, vagy hogy épen ő járna el.

Ez a foglalási hatalom sohasem terjedhet addig, hogy magakadályozzon egy magán természetű vállalatot abban, hogy az a Jamu tartásával összefüggő szerződés által szokásos tevékenységét végbe vigye.

Hasonlóan a magántulajdon sértethetlensége mellett foglal állást Bluntschli is mondván: a győzőnek

respektálni kell a magántulajdont. Azok, akik akár önkényesen, akár korábból megsemmisítik, vagy megrongálják a mások magántulajdonát, megsértik a nemzetközi jogot, ezért megbüntethetőek.

Abban sincs kétség, hogy bizonyos mértékben megengedhetőnek tartják az államigazgatás magántulajdonban történő lefoglalását szárazföldi háborúban is. Így Svájc szerint a legfejlettebb jól minden jogi javai a győző hatalom rendelkezésére állnak szolgáltatásra. Megjegyzi azonban, hogy a korszerű gyakorlatában az ellenőrzés, vagyis a csáhmányolás nem képezi a háború célját.

A magántulajdonnak a szárazföldi háborúban való sérthetetlensége nem abszolút. Számos megszorítás és kivétel megfosztja abszolút jellegétől:

Nem minden humor nélkül jegyzi meg egyik író: ha tökéletes érvényesülést akarnánk szerezni a szabályoknak a szárazföldi háborúban, a leghumorosabb módját állítanánk fel a megszálló csapatok előrehaladása teljes és tökéletes megakadályozásának. Lehetetlenség megmondani kódexekből, hogy az emberek és lovak ne gázoljanak le termőföldeket, avagy a lövegek pedig ne rombolgassanak egyáltalán, vagy tanyát ne. Az magától értetődő, hogy a legfőbb és a fölöslegességtől a legjobb és a fölöslegességtől a legjobb és a fölöslegességtől a legjob

tekintetük egy a szárazföldi, mint a tengeri háborúban a háborús szükségesség által okozott megszorítás jogszabályával. (1063. pikk.) Majd hozzátesszi, hogy a magánosokhoz tartozó dologok elpusztítása és fosztogatása mindenütt tiltva van, ha azt hadászati szükségesség nem követeli. A rabolók vezetői felelősségre vonandók, a rablott dolgokat pedig vissza kell adni. Ezek a szabályok tehát csak a magántulajdon sértetlenségének szabályai a szárazföldi háborúban. E sértetlenség egyaránt vonatkozik ingókra és ingatlanokra.

Ingatlan tulajdon semmiféle feltételek és körülmények mellett nem tulajdonítható el a bevonuló had fél által. Ha tehát a hadviselő fél az ellenséges alattvalók tulajdonát képező ingatlanokat elkobozni, vagy eladni, arra a vevő semmiképp nem szerzi meg a tulajdonjogot. Ez elkobzott arcokban meg kell különböztetni a magán épületeket és egyéb ingatlanokat időleges használatától. Ha szükség követi, a hadviselő fél nemzetközi jogszabály nyújtotta mód nélkül kórházakká, laktanyákká alakíthatja át a magán épületeket.

Az ingó dologoknál már nem ez a helyzet, ugyanis a pénzbeli értékkel bíró szabály az ingatlanokhoz, mint az ingatlanoknál. Hadianyagul szolgáló tárgyak és dolgok, továbbá a hadviselés előmozdítására alkalmas szállítóeszközök bármikor lefoglal-

hatók az ellenfél által. A béke helyreállításával azonban azok visszaadandók vagy ellenértékük megtérítendő.

Még a szárazföldi háborúban az ellenséges alattvalók és azok vagyona elleni minden támadás és zaklatás elítéltetik, addig a tengeri háborúban az ellenséges hajóknak a megtámadása és lefoglalása igen gyakori pozkörv a hadakozó felek körében. A hajók lefoglalásával természetesen ellenséges tulajdont képező dolgok és ellenséges alattvalók is jutnak a hadviselő fél hatalmába. Az így ellenséges kézbe került dolgok a hadviselő fél szabad rendelkezésének ez tárgyát képezik, a semleges jogok pedig sértetlenül. De nemcsak az ellenséges hajók, hanem a semleges hajók, illetőleg azok rakományai is lefoglalhatók a hadviselő felek által, amennyiben a foglalás előfeltételei fennfo-

roquako. Hogy melyek ezek az előfeltételek, erre adl felelettel a szákmaányjog.

Jövőtörténeti áttekintés.

A szákmaányjog történeti kifejlődése a tárgyas tulajdonnak az államtulajdonba való átmenetét tünteti fel.

A középkori állam a polgárokmak a hadjáratban való részvételre szóbeli tőrdelt, minthogy szóbeszerkínt alkalmazta a szákmaányjogot. Aki szákmaányul ejtetik, az megszerezhetik a harci javak közül. Ez az elv jutott kifejezésre a városszervezetében is, mely kimondta: amit közös erővel szereznek, arany igazságosan osztozkodnak. Gregor von Heimburg krónikagyanánt hírül mindenben leírja arany módot, amikínt egy győztes nemes a kadíszákmaány felosztását eszközölte. Egy norvég törvénykönyben, a Gárdskrabban, mely a XIII. szd. elejéből való, jött létre,

arnyban Tartalmánál fogva jóval korábbi időre vezethető vissza, a szőlőmívesség jog a királyi udvari kisiró szolgálatok vagy fuvartartás és a megyéktől pontosan külön volt irva.

Abban az időben, amikor a királyság még gyenge volt, a szőlőmívesség gyakorlása a királyi szőlőmívesek elismerésétől a király határozatától függ a nélkül nem volt végbe. Majd a király is megkapja később a maga részét.

A mezőmívesség szerint a szőlőmívesek felosztották a határok között, de annak egy ötöde az uraloké. Az uraloknak a királyi szőlőmívesnél való vagy részesedésben már megtalálja a mindenkább előtérbe jutó államosodását a szőlőmívesség jogának. A mohamedán szőlőmívesség egyébként nincs szorosan mutatja az átmenetet az egyes harcias magánszőlőmívestől az uralkodó által meghatározott szőlőmívesség felé. A mohamedán jog szerint egyáltalán minden,

amit a győző hatalmába kerül, amit az ellenségtől fegyveres hatalommal elvételik, ide értve azt is, amiért a béke elnyerése érdekében áldozat folyt, a törvényes hadizsákmányt alkotja. Békemegkötéssel ejthető a mozgóvagyon tulajdonát képező dolog is, azonban csak akkor vehető szabad mozgalmúnak kezelhetőnek zsákmánytárgyul. Határozatokkal azonban el nem adhatók, hanem visszaszerzik szabadságukhoz. A hadizsákmány csak abban az pillanatban válik a zsákmányoló tulajdonává, ha az ellenséget területéről sikeresen kiűzték. Ezért addig az a hatóság, ki a zsákmánytárgy hátra szállítása előtt hall meg, elmozdíthatja zsákmánytárgyát jogai javára. A vezérét megillető győzedelemről már szóltunk, melyet a csapatnyelv tábormegtámadásra kellett fordítani. A zsákmány többi része szétosztását nyert a harcosok között aszerint, hogy mily katonai szolgálatot teljesítettek, azaz, hogy mint gyalogosok, vagy lovasok vettek részt a harcban. A lovasok nagyobb hétszeres zsákmányrészt kapnak. Ehhez hasonlóan határ minden katonai

nak egyuló joga volt a szakmánybaw való részvételre. Ez itt jött a munkamegláw jogelőbbhaladásra a kocáltbi középkori felfogásokkal szemben: mervethetew függetlenül a harcosnak az egyuló szakmányrészre való jogától a vezér még külön részt is adott annak, aki magát a harcban kitüntette. A vezér megjutalmazhatta az ilyen katonáinak minden tárgyak megoldál, melyet az szakmányul ejtett vagy az ellentől elvett. Ha pedig egy kisebb különosztalt kérdésről volt szó, akkor az kapta az előbb említett megoldást, minthogy már közölg a pontban illető ötöd kiértékelt. „Mindazonáltal – mondja a törvénykönyv – a legfelső Isten – nak nagyon előmozgyárosnak kell lenni a törvényes szakmány ünnepi felosztásánál, mert az közös tulajdon, mely jogosan az egész seregét illeti. Ha azonban szükséges, a pontban kellátlan sír hadas szerint rendelkezni az ötöd részről, mert az a rész neki, mint legjobb

államszervnek, vagy nekkal inkább, mint a Muslim állam polgárságának van juttatva."

Világosan látjuk, mikép lép lassankint előtérbe az a gondolat, hogy a hadiszükségnek el kell államiasodni. Azzal nyugszik, hogy az uralkodó a szükségi parancsolatánál lassankint szóhoz jut s az egyenes szükségi rendszert nagy és szolgálat szerint megállapítja, minduinkább uralkodóvá lesz az a gondolat, hogy a szükségi, mint a harc eredménye tulajdonképpen az államé s az egyes polgárnak többé-kevésbé szerzési jutalmazásától nyer az államtól. Ennek folytán a szocialisták is nagy hadjáratot szervezhetnek.

A nemzetközi-jog mai állapotja nekt államit szükségit ismer. Különösen a mainet jog az, mely legszigorúbban követi a magánosok szükségi jogainak megy a gondolattal is. A Reichsgericht 1915 máj. 3. hozott ítéletében egy konkrét esettel kapcsolatban is kifejezésre juttatta a mainet államjogtól azon követelményt. A tényállás

ugyanis az volt, hogy egy minél elhulajdonítható a karmesterőv elvett ellenséges katona ruhadarabjait. Az első fokon eljáró katonaság nihkaosságáról ítélte el. Felülvizsgálati kérelmüket a Reichsgericht a következő indokolással utasította el: „a ruhadarabok, melyeket a vádlott elhulajdonított és melyeket prodatikus az egyik hadviselő állam borzalmas hadseregének tagjainak használatára, idegen tulajdont képeztek, mely folytán nem voltak uratlanok, még akkor nem, ha annak viselője a harcban elesett, vagy arokat ott hagyta, önkívül elhányta, vagy zsákmányba adta. Az egyes katona ugyanis az állam tulajdonáról jogkatállyal le nem mondhat. Ha ugyanis ő a reá bízott bírtokot többé fenntartani nem kajlandó, vagy ha ő a birtoklásával kényszerrel vagy hűtlenül könnyedén felhagy, az nem eredményezheti, hogy a birtokban nem lévő dolog uratlanná váljék, mert akkor a jogosultnak a tulajdonról való lemondása szükséges.

Emiatt fogva az egyesület a tulajdonítás által tulajdonszerzés elő nem állhat. Szőkuainyásra magánosemélyek a törvény szerint mindenkor felhatalmazva. A kadiszokási és mindenkori megegyezések szerint a kadiszelő fél fel van jogosítva az államigazgatási mindenkori jogilag megengedett módon eleve tárgyak szőkuainyul ejtésére, a szőkuainy arontban a szőkuainyoló állami és nem az egyes katonáé, az utóbbinak ugyanis elöretes vagy utólagos felhatalmazása van szükséges, ha a szőkuainyul ejtett dolgot meg akarja tartani.!!

A váltóság próbák, melyek kiromyon mértékben a magán szőkuainyjognak, a karaktárs szőkuainyrészesedésének kelyettesítésére szolgáltak, a magánvadászkodás eltörlésével lassanként mellőztettek.

A középkorban nemcsak az angol hajótársaságnak volt szőkuainyjoga. A király semmit sem tartott meg magának a szőkuainyból. Így volt ez VIII. Henrikig. Ez teljesen megfelelt

az angol jogi fejlődésnek, mert egész VIII. Henrikig nem volt Angliában az állam által fenntartott és felszerelt hajó. Vállalkozó szellemű magánemberek helyreállító hajóikat a király által kinevezett főadmirális parancsnoksága alá. Csak kivételesen történt meg, hogy a király magán költségén felszerelt hajót saját szoldjába fogadta. Egy az angol tengerhajózásáról írott legrégibb könyv az u.n. „Black book of the Admiralty" a következőképpen rendeli el a vámkamányosnak felszerelését. Ha a hajó tisztán magán költségen volt felszerelve, a koronának nem kapott semmit. Ha azonban a király szoldot fizetett érte, úgy egy negyedet kapott, egy másik negyedet a hajótulajdonos, a vámkamány pedig a hátralévő felét a hajó legénysége kapta.

A VII. szd. óta megváltozott a helyzet. Erzsébet királynő idejében már 146 hajójának kellett lenni az államnak. A tulajdonképpeni tengeri hatalom azonban Cromwel alatt fejlődött ki. Ő volt az,

ho ajból rendezte a zászkuány folosztását, különösen fontos lenne ezen alapelvet, hogy az elsüllyesztett hajóiért is zászkuányjutalom jusson. Így azonban a zászkuányjutalmak mellett is érvényesült a magánzászkuányjog, amelyet egy a II. Károly idejéből való törvény szigorított meg a minimális kivételével minden elbírálás alá helyezte mint a hajókról magánzászkuányhajó.

Ennek a magánzászkuányjognak egy 1692-i törvény adott végül, s ettől fogva a legénység csupán a zászkuányjutalmakra tartott igényt. A jogi helyzet akkor ugyanis az volt, hogy királyi hajóknál a zászkuány egy harmada a királyé, egy harmada a legénységé, egy harmadot pedig a másodtiszti rangjelzésére kellett fordítani; a kalózkedéllel felszerelt magánhajóknál pedig négy ötöd a kalózoké, egy ötöd pedig a koronáé volt. A magánhajók tehát lényegileg jobb helyzetben voltak, mint az állami hajók. Anna királynő alatt az állami hajók egy részvonalra kerül-

tek a magánhajókkal, úgy, hogy az egész zsákmány a legényzeté lett, ami nagyban ösztönzött minden az államiaknak gondolatával szemben. 1708 óta azonban vált minden háború megkezdése előtt zsákmánytörvényt beszélni ki, melyben a Korona a zsákmányolásra való jogát a hajó legényzete részére. Formálisan csak 1856 óta ismerték el a zsákmányhoz való jogát.

Az állam zsákmányolási joga ma már általános szabály; a magánosok ily joggal nem bírnak. Az állam csak zsákmányjogát a hadviselő állam hadihajói gyakorolják az ellenséges hajókkal és magános hajókkal szemben. Az ellenséges hadi és kereskedelmi hajói a más ellenséges által elfoglaltatnak és zsákmánynak ismertetnek. Az 1785-ben létrejött amerikai-porosz szerződésben ugyan kikötötték, hogy a polgárháború idején kereskedelmi hajóik számára. Az egyes államok ugyan is szerződésekkel igyekeztek korlátozni a kereskedelmi hajók jogta-

lásától való mentességét háborúi esetére; általánossá azonban mindazonáltal nem vált a magántulajdon sérthetetlenségének elve a tengeri háborúban. E téren csak bizonyos korlátozásokkal és kivételekkel találkozunk, melyek az ellenséges magántulajdonnal szemben fennálló általános jogot enyhítni vannak hivatva. Ilyen enyhítő a maradéki engedély, vagyis arra időtartam megjelölése, mely alatt az ellenséges kikötőjében horgonyzó hajók elhagyhatnak vagy a lefoglalás alól mentesülhetnek.

Ez az intézmény fennáll már a krimi háború óta, azonban csak a II. békekonferencia határozik egyezményében az ellenséges kereskedelmi hajókkal az ellenségeskedés kitörésekor való találkozásról szóló rendelkezés tárgyaztatik ki. Ha tehát az ellenségeskedés kitörésekor a hadviselő ellenfél kereskedelmi hajói ellenséges kikötőben tartózkodnak, megkívánatik, hogy engedély adassék arra, hogy haladéktalanul, vagy

meghatározott idő alatt rendelkezéssel felszerelve szabadon elhagyhassák és a rendeltetési vagy egyéb neki megjelölt kikötőt felkereshessék. Legyen áll arra hajóra is, mely legutóbbi kiindulási kikötőjét a háború kitörése előtt hagyta el és az ellenségeskedésről nem tudva az ellenség kikötőjébe jut. Ha a hajó a mai adási engedélyt nincs magyar következetében igénybe venni nem tudta, vagy arról el nem kobozhatók vagy ezekhez hátrahagyásuk mellett elrendelhetők. Ellenséges kereskedelmi hajók, melyek a háború kitörése előtt hagyták el legutolsó kiindulási kikötőjüket és nem tudva az ellenségeskedésről a tengeren találtatnak, el nem kobozhatók, csupán lefoglalhatók azzal a kötelezettséggel, hogy azokat a háború után hátrahagyás nélkül vissza kell szolgáltatni, vagy pedig megtarthatók, vagy meg is semmisíthetők hátrahagyás mellett.

A zsákmányolás alól kivannak

vévé a kivételt a küldemények, a kikötőkben parti halászatra vagy helyi hajózásra szolgáló szállító csónakok és a rakományok; vallási, tudományos és emberbaráti feladatokat teljesítő hajók, katonai kikötőhajók, akár államilag, akár magánosok által vannak felszerelve; azon tárgyak és anyagok, melyek a betegek és sérültek ápolására szolgálnak; végül mentesek a foglalás alól a hajótörést szenvedett hajók és mentőhajók, valamint azon akciók, melyek világító tűzhelyek szolgálatára vannak rendelve.

Ellenséges hajók helyzete a tengeri hadviselés szempontjából.

Az előbbi fejezetben már említtetett, hogy az ellenséges kereskedelmi hajók és azok rakományai bizonyos esetekben elkobzás alá esnek a hadviselő fél tengeri haderejének tárgyait képezik.

A foglalás joga azokban, mint minden más

háborús rendelkezés csak a nyílt tengeren és a hadviselő fél parti vizein gyakorolható. Semlegesek parti vizein, valamint semlegesített tengerszorosokban az ellenfél hajóit lefoglalni nem lehet. Ezen szabály alól semmiféle kivétel nincs. Az XIII. szd.-beli írók úgyan még megengedhetőnek tartották az államoigos kereskedelmi hajóknak semleges vízekben való üldözését és lefoglalását is arra esetben, ha az üldözés a semleges vizekben kiöl kezdeték meg. Ezzel szemben a múlt idők szokásai egyöntetűen elvetik ezen kivételt. Az semlegesek vizein szabályszerű lefoglalás semmis. Ez a szabály azonban a gyakorlatban igen sokszor figyelmen kívül hagyatik a hadviselők által. Így 1759-ben francia hajókat, 1814-ben egy amerikai gőzöst portugál vizekben támadtak meg az angolok. Az 1914—19-iki világháborúban is történtek hasonló esetek. 1915 március 14.-én az angolok a chilei

croiseur

viszkeu rombolták ezét a „Breslau" nevű
német ~~torpedóhajót~~. 1917 julius 16.-án
ugyanezek az angolok a holland part-
vizekeu fogták el még német kereske-
delmi hajót.

Az ellenfelek semlegességi jogai a háború-
val kezdődik és azzal is szűnik meg.
Hozzá jöhet át az ellenséges hajók, melyek
a háború kitörésekor az ellenség kikötőiben,
vagy parti vizeiu tartózkodtak, lefoglal-
hatók és zsákmányuak tekintetnek. Ez az
eljárás elvitathatatlanul igen múltjáru sza-
bás volt. Különösen Anglia igeu gyakrau
vette igénybe az embargó és foglalás intéz-
ményét az ellenséges hajókkal szemben
a régebbi századokban és a XIX. szd. első fe-
lében. Szemben ezzel Törökország az
1912-es balkáni Háború előestéjéu hajóraj
adá vette a Boszporus és Dardanellákból kijövő
lévő görög hajókat. E múltjáru szokással
szemben kiadó alakult ki a hadviselő felek
eljárásában a krimi háború óta a maradék

megedély intézményére, melyről már az előbbi fejezetben szóltunk.

A második békekonferencia hatodik egyezményében deklarálták azután intézményesen a gyakorlatban már előbb kialakult semlegességi megedély.

Ezen egyezmény első cikke kimondja, hogy a hadviselő felek kötelesek időt megedjenek a kikötőikben tartózkodó ellenséges hajóknak az elvonulásra. Ez a megadandó, mint látjuk nem mint kötelezettségi állapítja meg az eltávozási megedély megadását, hanem csupán felhatalmazza az ellenséges államot arra, hogy ha akarja megengedhesse az ellenséges hajók eltávozását. Ha azonban az ellenfél az ellenséges hajóknak ily eltávozási megedélyt nem ad, amire, mint látjuk kötelezve nincs, úgy a második cikk megadhatóvá értelmében a visszatartott hajók háború után visszaadandók vagy helyettük megfelelő ellenértéke adandó,

de foglalás tárgyai azok nem lévnek.

Az egyenruhás első és második rikkei rendben arra hajókat nem terítik a foglalás alól, melyek az ellenséges kereskedés megkezdésekor az ellenség kikötőjében tartózkodnak. Nem vonatkoznak tehát a kereskedelmi hajókra, melyek a foglalástól való menekülés végett kifutnak a hadviselő fél kikötőjében. Hasonlóképp nem vonatkoznak a szabályok arra esetre sem, midőn egy ellenséges kereskedelmi hajó a foglalást elkerülendő valamely semleges hatalom kikötőjébe menekül. Végül nem vonatkoznak a rikkek arra hajókra, melyek az ellenségeskedés megkezdésekor valamely ellenséges kikötő környékén tartózkodnak, akkor ha kilépni akarnak. Ezen hajók úgy kiutasítandók, minthogy a nyílt tengeren találkozóktól arra az ellenség hajójával szemben a 3. rikk rendelkezései irányadók.

Az ellenséges kereskedelmi hajókra

vonatkozó rendelkezésekkel találkozunk az 1913 évből való „Szerencsi kézikönyv" 36-40 cikkeiben is. E rendelkezések lényeges eltérésekkel találhatók fel a hágai egyezmény idevonatkozó rendelkezéseivel szemben. Ez ugyanis elismeri az eltávozási jogát az államnál hajó számára meghatározott időn belül, a tengeren összetalálkozó hajót pedig minden fogvatartástól mentesíti, ha nem tudott az államnál kedvéről.

A említett kézikönyv 36. cikke kimondja: ha valamely hadviselő hatalom kikötőjében vagy magán hajója az államnál kedvének kitűzésekor államnál kikötőben tartózkodik, megengedtetik, hogy annak, vagy meghatározott időn belül eltávozhasson és menlevéllel felszerelve felkeresheti rendeltetési államát vagy más neki kijelölt kikötőt. Ugyanez áll azon hajókra, melyek a kóborló megkezdése előtt hagyták el semleges államokat az államnál kedvéről nem tudva az államig

kikötőjébe futtatni be.

Azon hajók – mondja tovább a 37. cikk – melyek elmenő állomásukban visszatartatni nem hagyhatnak el a kitűzött idő alatt az ellenséges kikötőt, be nem foglalhatók. A kadarmelő fél maga is visszatarthatja azokat a háború befejezéséig, vagy semlegesítés mellett elrequirálhatja.

A 38. cikk szerint azon ellenséges kereskedő hajók, melyek a háború kitörésekor előtt hagyták el legutóbbi kiindulási kikötőjüket és anélkül, hogy az ellenséges tudomásukról tudtak volna, még a nyílt tengeren vannak, be nem foglalhatók. Ezek maguk semlegesítés mellett visszatartatnak, megsemmisítés vagy elrequirálás esetén pedig semlegesítés mellett a háború befejezéséig letartóztathatók a rajtok lévő személyek és hajópapírok kiszolgáltatásával helyreállítási kötelezettség mellett. Abbandonnal által azon esetben, ha a hajók a kadarmelő fél által megengedett

idő" eltelte előtt faldarabnak a nyílt tengeren, vagy a letartóztatási rend alkalmazható.

E hajóhad szabadságában áll megkeresni rendeltetési, vagy más utasítás kijelölt kikötőt. Mihelyt azonban a hajók saját vagy semleges kikötőt érintettek, a foglalás alá már nem esnek.

39. cikk. A 37. és 38. cikkek értelmében letartóztatott hajókon lévő áruk szintén visszatarthatók. Ezek a háború befejezése után harácsolás nélkül visszaadandók, elrequirálás esetén pedig harácsolási jár. Hasonló áll azon árukra is, melyek kádidugaru jellegűek, ha a 36. 37. és 38. cikk alá eső hajókon vannak.

40. cikk. A 36. 37. és 38. cikkek alá eső hajókon azon magán vagy kereskedő hajók, melyek felszerelésüknél fogva alkalmasak arra, hogy hadihajókká átalakíttassanak, letartóztathatók és elrequirálhatók harácsolás mellett. Há-

ború utáu visszaadandók. A rajtuk levő árúk pedig a 39. cikkben említett eljárás-nak vannak alávetve.

A fentebb említett két kikötőjog mellett további eltérés is van az 1907-es hágai VI. egyezmény és az oxfordi Manuális között. A VI. egyezmény ugyanis csak kereskedelmi hajókat említ, ezzel szemben az oxfordi Manuális köz- és magánhajókról szól. A hágai egyezmény ezeken a szárazra szolgáló yachtok nem részesülnek a kereskedelmi hajókat megillető kedvezményekben, arra hivatkozással és azzal a magyarázattal, hogy a tengeri hadviselés céljaira nem használhatók.

Mindkét egyezmény nyitva hagyja azon kérdést, hogy mi történjék azon ellenséges kereskedelmi hajókkal, melyek az ellenséges kikötőben tartózkodnak azon fellamadáskor, midőn a kikötőt elfoglalják.

A tengeri háború szokásai felfogásunk elhobbizása, éppen iránk ugyan arra tartjuk, hogy a foglalás csupán arra ad jogot, hogy a hajókat letartóztassa visszaadás kötelezettsége mellett.

Kérdés, hogy mikor szűnik meg a zsákmányjog? Hogy e kérdésre választ adhassunk, le kell rögzítenünk, hogy a foglalás jogának gyakorlása háborús tény. Ily háborús tényre csak addig emlékezhetünk, míg a béke visszaállítása alatt. Mit kell azonban értenünk a béke visszaállítása alatt? Mely meghatározott pillanattól lehet a háború megszűntét tekinteni? Megtörténhetik, hogy egy háború végét és kifejezett rendelkezések nélkül a hadiállapotok felfüggesztése által. Amaz a pontos időnek a megállapítása, melyben a háborút felvették a béke, ily esetben nehezen megállapítható. Másképp áll a helyzet, ha a felek békét kötnek. Igen gyakran a békekötést is előzetes

eljárások előzik meg. Kérdés már most, hogy ezek megelőző eljárások megakadályozzák-e a szükségjog gyakorlását? A megelőző eljárások, melyek mint egy provizorikus békét szentesítenek, bizalmat jelentenek, mint a fegyverszünet, nem lehet feltételezni, hogy hatásukat tulajdonságai, mint a fegyverszünetnek. További kérdés, hogy a megelőző eljárás vagy béke aláírása, vagy ratifikációja eredményezi-e azok közötti barátságos kapcsolatok beállását. Többek a békeszerződések határozott jellegét a ratifikációval ugyanúgy, mindazáltal el kell ismerni, hogy az aláírás pillanatától a fegyverek jogának gyakorlása nincs szerződésben.

Az alkotmányi törvénykönyv 116. cikkében idézve vonatkozólag úgy rendelkezik, hogy az államügyész fényképészeknek a béke aláírásával meg kell szűnni. A határidő végét a legrövidebb idő" alatt közölni kell a szegedi kaderők főparancsnokával. Ha a

békeszerződés megkötéséig tartó időtartam alatt következtek el háborús cselekményt, azért kártérítésével tartoznak ők a vétkesek megbüntetésével.

A semleges hajók helyzete a zsákmányjog szempontjából.

A semlegességnek a hadviselő felek zsákmányjogával szemben az 1856-i párisi tengerjogi deklaráció nyújtott védelmet, mely a következő szabályokat állította fel:

1. A semleges lobogó védi az ellenséges javakat a dugáruk kivételével.

2. A semleges javak a dugáruk kivételével ellenséges lobogó alatt sem foglalhatók le.

3. A blokádnak, hogy jogilag kötelező legyen, valóságosnak kell lennie, azaz oly haderővel fogganatosítandó, mely az ellenség partjaihoz való hoz-

szeretnék tőlünk, hogy megtudja a kardélyozni.

E rendelkezések értelmében tehát a rendes hajók és javak a kalózügyi kivételével védve vannak a kalózok fölött szükségünk jogával szemben. Kérdés azonban, hogy mi tekinthető „kalózügynek"? Ennek fix határa a szükségesség és a ügyi fogalmának kifejtésétől.

Maga a szó „kalózügy" nem árulja el oly világosan annak értelmét, mint az idegen nyelvekben használatos „Kriegshandlung, Corsarenhandel" elnevezések. Az elnevezés a latin contra bannum kifejezésből ered. A középkorban a pápa átokkal sújtotta azt, aki a saracenoknak fegyvert és munitiót szállított, amint III. Ince rendeli decretáliában: Excommunicamus et anathematizamus illos falsos Christianos qui contra Jesum Christum et populum Christianum Saracenis arma, ferrum et ligamina de ferro galearum; illos etiam, qui galeas iis venundant vel quos

quique in piraticis Saracenorum navibus rerum quiescunt occupationis exercent. Az e megett álló nézetnek jelfogása a rómaiak jogból van véve s alkalmatlan ezt az óraki állapotokra, különösen pedig az angolokra. Az a jelfogás, hogy a kalózhajónak szállítása nemzetközi jogi bűncselekmény, megtól arra fogva, mióta nemzetközi bűncselekményt csak államok követhetnek el. Hogy tehát az nemzetközi jogi delictumnak legyen tekinthető egyes iróknak azon kötelességet rójják a nemlegos államokra, hogy azok kötelesek alattvalóikat a kalózhajónak szállítása tól eltiltani. Ha tehát valamely állam alattvalója ily árukat szállít, úgy az állam felelősségre vonhatja azon az alapon, mert nem őrködött elégge alattvalói felett. Valójában azonban a nemzetközi jog ily kötelezettségeket nem terhelik, úgy hogy az előbb említett elméletnek gyakorlati jelentősége egyáltalán

nincs. Sokkal helyesebb az u.n. reprezentatio-elméletből, mely szerint a harcoló állitható dugárukkal, az ellenségnek arculatban jogában áll azt megakadályozni. Tehát minden jogilag szabadon cselekszik. Az egyik minden szabad páratlan cselekményt elkövetni, de a másiknak szabad az ellen védekezni. Ez a koordinatiós nyugvó jogrend következménye.

Hadidugárú minden az árú, mely hadi célokra forditható, az ellenség hadi erejét növelni tudja. Megkülönböztetünk absolut és relativ dugárut. Ez előbbiek tartozmak azok, melyek kizárólag a háborut szolgálják. Azon árunk, melyek hadi, mint békés célokra felhasználhatók, a relativ dugárunk csoportját képezik. A jóvátételnek a helyi körül abban mutatkozik, hogy mig az absolut dugárui feltétlenül foglalás tárgya, addig a relativ dugárui csak arra esetben, ha az a hadviselő állam haszonélvezetére, hadi célokra átruházatik. Élés hadtáborozást nemi absolut

és polgári dugáruk közötti nem lehet. Mindazonáltal legkevésbé sem mondhatjuk, hogy élelmiszereknek az abszolút dugárukra közös sorolása megfelel a nemzetközi közjelfogásnak, amint azt a világháború alatt az angolok példái igazolják. Ugyancsak oktalan minden egyes lista összeállítása arról, melyek nemzetközösségek közös tulajdonát képező dugáruknak. Az 1909-es londoni tengerjogi deklaráció kísérletet tett ily lista összeállítására, de annak a gyakorlatban vajmi kevés eredménye mutatkozott.

Az előbb említett londoni deklaráció a feltételes dugáruknak két csoportját különböztette meg. A deklaráció 24. cikke ily árúcsoportok közül sorol fel, melyek mindig, minden különös tudósítás nélkül feltételes dugáruknak tekintendők. A 25. cikk pedig azon árúkat foglalja magában, melyeket minősítés sorolva nem az abszolút dugárukat tartalmazó 22. cikkben, nem a feltétle-

les duzzanak 14 csoportját tartalmazó 24. cikkben, melyek minden háború és béke célokra igénybe vehetők. Ezek is a feltételes duzzanatokat a mód szerint, ha külön deklaráció és notificatio által ilyenné nyilvánítanak.

A blokkhajózás szabadsága.

A blokkhajózás, mint tudjuk hivatalos portokban semlegesekkel szemben is gyakorolható, amennyiben kábeldugásra szólítanak. A dugási jogosultság azonban mindegyre szűkebb körre szorult a semlegesek jogainak elismerésével. E jog gyakorlásának közelebbi célja: a hadviselő hajó semlegességének megtalálása, megállapítása, hogy a hajó nem szállít-e tilalmas árut, s hogy a fuzeraw notificálása a hajó papírokba bevezettek-e (l. fönt 1. sz. 687 oldal).

A fuzeraw czégnek minden hajó valamely állam lobogóját viselni.

Háború idején az ellenséges állam lobogóját viselő hajók a foglalással tárgyaik lépnek; a semlegesek csak akkor, ha a semlegesek kötelességét megszegik. Az ellenséges hajóra lefoglalására jelhatalmazott hadihajók a semlegest találkozó hajóval felvonathatják lobogójukat és meggyőződhetnek arról, hogy a felvont lobogó valódi-e, avagy amaz csalódásra a semleges hajó jogosult-e, vagy sem.

A hadviselőknek a tengeri háborúban megillető megállítási és megvizsgálási jog a semlegest találkozó hajókkal semleges szükségletek meghaladó gyakorlatára megszorítások a konvoj intézményét okozott lépésre. A megvizsgálás módozatait gyakran külön szerződésekben állapították meg. Az 1659-ben Franciaország és Spanyolország közötti békekötés szerződés szolgált minta-ul az így nevű szerződéseknek előírásai pedig részévé lettek a nemzetközi jognak. E szabályok szerint a megvizs-

croiseur

gálás joga a hövelkeréshez gyakorlatilag. Ha kalózhajó ellenséges hajó közelébe jut, egy ágyúlövéssel jelt ad a lobogó felvonására és a megállásra. Éjjel a lobogó felé hajólámpát kell helyezni. Az ágyúlövés beszüntetését és egyben figyelmeztető jelt is. A megjelölt hajó megáll és megáll a kalózhajó is. Kérdés, hogy mily távolságban kell a hajóknak maradni egymástól? Az e kérdést szabályozó szerződések meglehetősen eltérnek egymástól és közös bibájuk, hogy mindenkor pisztolylövés horderejével. Általában mindig a körülményektől függ, hogy mily távolságban várja be az egyik hajó a másikat. Ha a figyelmeztetett hajó folytatja útját és menekül, a kalózhajónak jogában áll ezt üldözőbe venni és egy-két lövést adhat le rá. Ha a hajó erre energikusabb figyelmeztetés után is menekül, a kalózhajónak jogában áll az erőszakossal is megállítani és ily esetben felelős-

séggel nem tartozik arra károkért, melyeket a mulasztandó hajót éri. Ha a hajó erőhatalommal ellenáll, ez elég akkor, hogy zsákmányra alkalmassá váljék, mert az ellenállással háborus cselekmény történik.

Ez többször arra bírta a megvitatót hajó kapitányát, hogy visszaküldi hadihajója főnökét a hajó felülvizsgálására két-három matróz kíséretében. A kapitány felmutatja neki a hajópapirokat és a főnök azokat felülvizsgálja.

A gyakorlat arra nézve egységes nem a tényben. A jogtudósok a hajójegy létrejöttét részben szerződésben, így 1871 február 26-án Olaszország és az Egyesült Államok között létrejött szerződés 18. cikkében kimondották, hogy a hajópapirok megvizsgálása a megvizsgálandó hajón történhetik, a papirok el nem vihetők, a hajó tisztjei és legénysége nem kényszeríthetők arra, hogy a halóhajóra átmenjenek.

Az 1909-914-es német rendeletek egyenesen megtiltották, hogy a kereskedelmi hajó kapitánya a hadihajó fedélzetére lépjen. Ha a tenger állapota miatt a hadihajó parancsnoka nem tudna átmenni a kereskedelmi hajó fedélzetére, akkor egyéni esetében a parancsnok elrendelheti a kereskedelmi hajónak, hogy egy kijelölt utat körözve minden addig, míg a vizsgálat megtörtént lesz.

Az olasz, francia és amerikai rendszabályok szerint egy csónakot kell küldeni a feltartóztatott hajóhoz, az 1917-es német rendszabályok 68. cikke pedig megengedi annak a meghökkentését, hogy különös esetekben a kereskedelmi hajó parancsnoka a hajópapirokkal és egyéb okiratokkal a hadihajóra lépjen. Skandináv vizeken általános szokás, hogy a hadihajó parancsnoka megy át a feltartóztatott kereskedelmi hajóra.

A papirok megvizsgálásánál a

rélja a hajó jellegének és nagyságának, rendeltetésének és a hajótulajdonos megállapítása. Ha a hajópapírok magyarországi a tűzet arról meggyőződését eredményezi, hogy a hajó magyar, és az a gyanúja ellen nincs kétsége, jegyzőkönyvi nyilvántartásba vétel végett a hajó naplójában és arról értesítést ad.

Ha a tűzet úgy gondolja, hogy lajstromozható hajóval van dolga, a hajóból jegyzőkönyvet vesz és minőségben új kötelezettségek hárulnak rá.

A hajópapírok magyarországi állapotában elégtelen. A hajó átkutatásának van helye, ha gyanú merül fel a tűzben, hogy a papírok nem valódiak, vagy pedig hadiállapot áll fenn. A teljes átkutatás különösen a hajóra a gőzhajók általi terhelésének módosulásával kapcsolatban látható el. Ezután vagy maga után a magyar állami jog gyakorlása során, mint az 1914-ik évben

ruhaw is. Meg ugyanis eddig szabály volt a hajóinak a nyílt tengeren való átkutatásra a világháborúban szokásba jött a fegyverkezés-tett hajóinak a legközelebbi kikötőbe vezetése volt szakemberek általi átvizsgálása. Ezáltal vált egy szakássá a semlegos hajóknak útjuktól való eltérítése. Már a perzsiai háború idejében, valamint az orosz-japán és a balkáni háborúk alatt a semlegos hajók többször kényszerültek arra, hogy útjuktól gyakran "távol eső" helyre kövessék a halászhajót a megvizsgáló megjelenése végett.

Az 1909–14 évi rendelet és az olasz 1914-es szükségrendszabálykat kifejezetten felvigorítanak arra, hogy a vizsgálat kikötőben eljárással meg. 1917 májusában élet vita volt emiatt Anglia és Hollandia között két holland hajóval kapcsolatban. Az angol halászhajók egyenként az Elbe és Bernisse nevű holland hajókat egy angol kikötőbe irányították megvizsgálás végett. Megérkezésük után

azonban a német fenyegetőzések elmúlyesztették. A holland kormány azt állítva, hogy semmi sem volt a hajók angol kikötőbe vezetésére, követelte a kár megtérítését. Az angol kormány ezzel szemben hangoztatta, hogy a megvizsgálás a nyílt tengeren való találkozás helyén kívül másutt is jogosan szokásban levő és Németország köteles megtéríteni a kárt.

A halászhajókból foglalkozó vett hajó kötelességi tekintetében a különböző törvényhozások jelentősebb eltérést nem tüntettek fel. A tengeri hatalmak által felállított rendszabályok szemben gondolattól vannak áthatva; amint azt Fauchille mondja - prises parer l'instruction et le jugement de la prise, il faut se bien assurer, autant que possible sa conservation et sa conduit dans un port de l'Etat du capteur. /: Traité de droit i. p. II. 564 /

Az 1916. évi január 30-iki francia miniszteri utasítás szerint a fogható hajónak a következő eljárást kell követni:

1., Magához veszi az összes hajópapírokat, azokat a parancsnok jelenlétében leltározás után lepecsételi;

2., készít egy jegyzőkönyvet a foglalásról és egy leltári kimutatást;

3., megállapítja a rakomány állapotát, leírja és lepecsételteti az ablakokat, ládákat;

4., feltárt készít a tisztek, a legénység és az utasok tárgyairól;

5., a zsákmány felügyeletére személyzetet helyez a hajóra.

A foglalás után a zsákmányt a legközelebbi francia kikötőbe kell szállítani vagy pedig a legközelebbi Francia birtokban lévő kikötőbe. Szállítás közben a zsákmány az állam lobogóját és jelvényeit viseli. Bírói hatalom veszi a zsákmányt semleges kikötőbe is be lehet szállítani a kibáló hajó javítása és élelem felvétel végett. Nem maradhat azonban továbbá, mint a annyi idő szükséges a munkálatok elvégzéséhez. Ennél idő 24-48 óránál több nem lehet.

Ha a zsákmány egy zsákmány jövitő parancsnoksága alatt a francia kikötőbe megérkezik, a zsákmányoló főnök kihirdeti a zsákmányt és a bíróhatóság kezébe adja. Értesíti a vámhivatal igazgatóságát és átadja a consuli hatóságnak: úti jelentését; a foglalási jegyzőkönyvet; a hajórakományi leltárát és a hajópapirokat.

Mielőtt a zsákmány a kijelölt kikötőbe érkeznék több jogi körülmények járó formák foganatosítandók meg.

Így, ha a foglaló hajó itallam, élelemben, munitiókban szükségét érzi, igénybe veheti a lefoglalt hajón található dolgokat, arról leltárt készít, valamint egy benolási jegyzőkönyvet, minél fogva számlakövetelés keletkezik az állam és a jogosultak között. Ha a foglalónak szüksége van a zsákmány eladására, élelmiszerek és munitiók beállítása céljából, azt ily célokra felhasználhatja. Erről arra nézve jegyzőkönyvet kell felvenni. A zsákmány megbecsülése egy három főtisztből álló bizottság által történik.

Megeshetik, hogy a zsákmány tengeri baleset következtében semmisül meg. Ily esetben gondoskodni kell a kárt állapítani. Kártérítésnek az esetben helye nincs sem a hajóért, sem a rakományért.

Egyes államok megengedtétlen a zsákmány váltságdíjért való kiadás át (p. Oroszország, Svédország és Hollandia azonban semmiféle körülmények közt nem engedtik meg a zsákmány kiváltását. A francia gyakorlat e kérdésben változó volt. Az 1870–71-es háborúban a francia utasítások sic major esetében megengedik meg a zsákmányuk váltságdíjért való elbocsátását.

Szabály az, hogy a foglaló tartozik azon állami kikötőjébe küldeni vagy vezetni a zsákmányt, amelynek kötelékébe maga is tartozik. A körülmények azonban megakadályozhatják ezt. Igen gyakran a lefoglalt hajó oly távol lévén, hogy nehéz azt behozni a kijelölt kikötőbe a tenger állapota miatt, őrizet nélkül hagy-

ui pedig nem lehet, mert attól lehet tartani, hogy nincsen kerül ismét az ellenség kezébe. Vagy, ha a foglaló erejét meghaladó ellenséges erő közeledik, hogy a zsákmány az ellenség kezéhez ne kerüljön, meg van engedve a foglalónak, hogy a zsákmányt megsemmisítse.

Az 1912-es és 1916-os francia utasítás megengedi a zsákmány megsemmisítését súlyos esetben arany feltétel mellett, ha a személyzet és a hajópapírok biztonságba helyeztettek. Az 1914 nov. 9-én a közösen zsákmányul ejtett hajókra létrejött angol-francia egyezmény nem vonatkozott a zsákmány megsemmisítésükre.

Az „orosz kiképzés" 104. és 105. cikkei csak az elkobzható hajókra és árukra nézve rendelik meg a megsemmisítést. A 104. cikk utolsó bekezdése, hogy a hadviselők csak arany esetben semmisíthetik meg a lefoglalt ellenséges hajókat, ha azok elkobozhatók és rendkívüli esetek forog fenn, azaz, ha a foglaló hajó biztonsága, vagy

hadi tény kedvéért kivételt enged meg azt. A megsemmisítés előtt a hajó fedélzetén lévő személyzet listáját, valamint minden papírokat és tárgyakat, melyek a foglalás érvényességét igazolják, átveszik a foglaló hajóra. Ugyanez áll megfelelő mértékben az árukra is. Leggyakrabban kell kísérni a lefoglalt hajó megsemmisítéséről, valamint az azt indokló körülményekről. A 105. cikk pedig kimondja, hogy a foglaló szabadon válogathat az alvó hajón található, elkobozható áruk és tengedése vagy megsemmisítése közül, mely maga el nem kobozható, ha a körülmények olyanok, melyek az előző cikk értelmében igazolnák az elkobozható hajó megsemmisítését is. Az átengedett vagy megsemmisített tárgyakat megjegyzi a megállított hajó könyvében és hitelesen másolatot készít magának a hajó kapitányával az összes kiválasztható papírokról. Az átengedés vagy megsemmisítés és a tanúkihallgatás formalitásait megejtve, utánna a parancsnok

jogosult folytatni az útját.

Előállhat az az eset, hogy a zálogügy az illető kezéhajójára visszaesési a zálogügyfélől. Kérdés, hogy ilyenkor a zálogügy visszakerül-e a tulajdonosához, vagy pedig a visszaváltó-é lesz-e az? A jogi szellem és a logika is azt a felfogást támogatja, hogy ily esetben a régi zálogügyjog a visszaváltóra folytán megszűnik és jelével a zálogügyfélt megelőző jogállott tulajdonjog. A zálogügyfél nak olyan dolgokat rendelhet vagy meg, melyet az ellenféltől vett el és melyen nem állott jogi harai tulajdon. A zálogügyul adás (átvétkezelés) való tulajdonváltás nyilvánvalóan arra tulajdonjog megszűnési módnak tekinthető, melyet Bank Ignác így találóan fejez ki: „megszűnik a tulajdon, ha jószágunkat fegyver nyelve." A zálogügyfélt követő jogi megszűnt tulajdon jelével, ha a dolog zálogügyfél útján visszakerül az ellenféltől.

A gyakorlat azonban nem követi az elmondott egyszerű megoldást a kérdés eldöntésénél. Már a Consolato del mare úgy rendelkezett, hogy a zsákmány, ha már egyszer biztonságba helyezték, visszavételi zsákmányolás esetén a zsákmányolóé lesz. Az egyes államok gyakorlata szerint 24 óra az a időtartam, melyen belül jelölték még a francia tulajdont, ellenkező esetben azonban a dolog a zsákmányolóé lesz. Ezt az elvet fogadta el az 1584-es francia rendelet 61. cikke is. Később azon elvből kiindulva, hogy „la chose ne croyant pas devoir profiter du malheur de ses sujets" az 1584-es rendelet csak a halászokra nyert alkalmazást. Az 1779 június 15-i rendelet értelmében a visszazsákmányolt dolgok a régi tulajdonosok tulajdonába kerülnek vissza, ennyiben a visszazsákmányolónak jutalmazási elve állapítja meg a visszazsákmányolt dolog értékének harmincadát, ha a visszazsákmányolás a 24 óra belül esett.

A porosz törvény a Consolato del mare rendelkezését tartotta fenn. Az 1909-14-es uj Zsákmány rendelet 98. cikke pedig kimondja: ha az ellenség által lefoglalt hajó az elfogóktól visszatérítés végett, mielőtt még elitéltetett volna, vagy az ellenség vállalkozásainak felhasználtatott volna és a zsákmánytól részére a foglalásra való szolgáltatásnak, visszaadandó; a visszaadás ügyében egyenesen a „Zsákmány Kaderó" parancsnokához kell intézni.

Az 1864-es angol Zsákmány-törvény szerint az ellenségtől visszavett hajó általadásának adandó visza a Zsákmánybíróság határozatával, levonva értékének egy nyolcadát, vagy ha a bíróság többet állapit meg, úgy azt, de úgy hogy 3/4 része a visszavételben maradjon, ha a visszavétel közönséges ellenségekre került és veszedelemmel járt. Bármennyi is legyen az idő, mely a Zsákmányok az ellenség kezére jutása óta eltelt, érvényesül a ius postliminii.

kivétel csak az az eset képez, ha a zsákmány-nyal együtt kereskedelmi hajót a foglaló hadihajóvá már felszerelte. Az 1911-es Naval Prize Bill 30. cikke pedig egyszerűen azt mondja, hogy az elmozdítás által lefoglalt angol kereskedelmi hajó, vagy árui viszont foglalás esetén felajdonosának adandó vissza bírói határozat által.

A hágai 1907 okt. 30. Zsákmányegyezmény 37. cikke úgy rendelkezik, hogy ha valamely hadihajó parancsnoka oly hajót elfog zsákmányul, mely valamely hazai, vagy semleges kikötőben van anyakönyvezve és még az elmozdítás azt nem vette használatába vagy nem volt még elmozdítás kikötőbe küldve, az visszaadhatja felajdonosának.

Az, az fordul határidőnyi "108. cikke szerint úgy rendelkezik, hogy a zsákmányolt és visszautazsákmányolt hajó a visszautzsákmányolóé, az utóbb zsákmányolónak fennmaradó jogai.

A Zsákmánybíróság.

A lefoglalással még nem válik a lefoglalt hajó az ellenség tulajdonává, hanem a foglalás jogosságát a zsákmánybíróság mondja ki s csak ennek alapján megy át a lefoglalt hajó teljesen az ellenség tulajdonába. A foglalás csak a zsákmánybíróság ítéletének jogerőre emelkedésével nyer teljes befejezést.

A zsákmánybíróság eredete a középkorban négyre vezethető vissza. A középkorban, a római birodalom összeomlása után, jogtalan állapot uralkodott a nyílt tengeren. Dán kalózhajók uralták az Északi és Balti tengeri hajóutakat, míg a Földközi tengeren görög és arabs kalózok garázdálkodtak. A kereskedelmi hajók szövetkezve egymással közösen választott vezető, az admirális, vezetése alatt csoportosan tudták meg útjaikat. Esténként pedig maguk szerették fel éjjeli hajó-

rajokat, hogy a tengeri egyes részeiről elűzzék a kalózokat. A kalózhajók és arcokon lévő árukat összefogták a foglalók később az admirális döntésére vártak. A XIII. szd. folyamán magukat a tengeri hatalmak törekedtek rendet teremteni a tengeren. Megkívánták, hogy a felfegyverzett hajók valamely valamely tengeri hatalom uralkodója által kiadott igazoló levéllel legyenek ellátva s kötelesek jöttek az általuk szerzett zsákmányuk arra állam felülvizsgálata alá bocsátására, amelytől az igazoló levelet kapták. Így kifejlett egy hatóság, az u. n. tengeri nagyi kar állított fel a tengeri államok által, amelynek teendői felügyeletek gyakorolták a fegyveres hajók és a zsákmányok felett, megvizsgálva minden esetben a foglaló jogosultságát, a lefoglalt hajó nemzetiségét és annak árumit. A nemzetközi jog fejlődésével arra jogászi szabály alakult ki, hogy háború idején a tengeri hadászatok admirálitásai hatalmas alatti bíróság

alakítására, valahányszor a magán, vagy közhajók zsákmányát ejtették, annak az eldöntése végett, hogy a foglalás jogos volt-e, vagy nem. Ezeket a bíróságokat zsákmánybíróságoknak nevezték. Ezt az intézményt ábrázolja az ugyanakkor is a mai államok vagy állandó zsákmánybíróságot fenntartanak fenn, vagy pedig időnként háborúviszonylatban minden egyes esetben külön állítanak fel ily bíróságokat.

Magánhajók foglalása még annyiban esetben is a zsákmánybíróság döntése alá tartozik, ha az ellenség nyilvánvalóan az ellenség tulajdonát képezi. A semlegesek és a hadviselők érdekeit egyaránt szolgálja az az intézmény. A semlegesekre nézve mód nyílik arra, hogy a jogtalan foglalás ellen a zsákmánybíróság előtt fellebbezzenek, miközben a hadviselők bírói határozattal védekezhetnek a semlegesek alaptalan igényeivel szemben, melyeket azok jogos zsák-

megoldás sokban távolabb áll a jogfelfogással szemben.

A szakmai bíróságok nem semmisítő bíróságok, hanem megsemmisítik az általuk alkalmazott jog az állami törvényben, rendeletekben és szokásban alapszik. Minden állam köteles arra, hogy olyan szabályokat létesítsen a szakmai bíróság számára, melyek összhangban állanak a nemzetközi jogi jogszabályokkal. Ha valamely állam nem állít fel külön szabályozó szakmai bíróságot a részre, úgy a nemzetközi jogszabályokat közvetlenül alkalmazni. Az államok állíthatnak fel több különböző helyen szakmai bíróságot, megtehetik azt ellenőrző területeken is, amelyen állam területén azonban hadviselő által ily bíróság fel nem állítható. Egyenlő lesz az a semlegesség megsértésével.

Meg kell még említenünk az 1907-es hágai konferencia XII. egyezményét,

mely egy másodfokú fellebbviteli szék-másodbíróság felállítását célozta.

A szakmány jogosaja fekvőtke-ben a bíróskodás elsőrendben a szakmányt ejtő hatalom bírósága által gyakorol-tatnék. A bíróságok ítéletei ellen a Semmitőszéki Szakmánybírósághoz lehes-nek fellebbezhetők. A fogalás állam tör-vényhozása döntene arról, hogy a fellebbezés az első- vagy másodfokú ítélet ellen történjék-e a semmitőszéki bírósághoz.

Fellebbezésnek az esetben van helye:

a., ha a határozat semleges tulajdonra vonatkozik; avagy

b., ellenséges tulajdonra, még pedig

1., javakra, melyek semleges hajón szállíttattak;

2., ellenséges hajóra, mely semleges hatalom parti vizein fogalalott

c, de hatalom az elvitelt diplomáciai reklamálás tárgyává nem tette.

3, ha a foglaló vagy a hadviselő felek között érvényben lévő egyezmény ellenére, vagy a foglaló hatalom törvényes illetékes hatósága megsértésével történt.

A konferencia ezen egyezményeit a határozat azonban nem ratifikálták és így a nemzetközi jellegű Békéltető Választmány hivatalba lépett.

Az állandó nemzetközi bíróság felállításával kezdő a valóságossága annak, hogy ezen egyezmény valaha is ratifikáltatni fog az államok által.

Forrásmunkák:

Fauchille: Traité de droit int. public. 1925.

Lammasch: Der Streit um das Seebeuterecht. 1907.

Heymann: Besatzungsrecht. 1920.

Katschke: Völkerrecht. 1923.

Teghze: Neuzeitkézi jog. 1930.

Wehberg: Das Beuterecht im Land und Seekriege. 1909.

DEBRECENI EGYETEMI KÖNYVTÁR
Gyarapodási napló szám