

ÜGYESKEDŐK

A tiszta kéz alapvető követelmény olyan bizalmi állásokban, ahol mások nagy értékű vagyontárgyait kell kezelni. Sokkal könnyebb azonban a tiszta kéz biztosítása, ahol az ellenőrzésről sem feledkeznek meg. Ez az eset, bár büntető eljárás, mégis felmerül a kérdés, vajon hova tűnt a vagyontárgy értékének kilencvenhat százaléka.

Kézen-közön eltűnt vagyon BRFK XVIII. kerületi Rendőrkapitányság 158-1597/2004 ügyiratszám

Előzmények

Ebben az ügyben a per tárgya egy Alfa-36 vitorlás hajó volt. A Btk. 317. szakasz /1/. bekezdésébe ütköző és az /5/ bekezdése szerint minősülő sikkasztás büntettének megalapozott gyanúja miatt tett feljelentést a szegedi Rendőrkapitányságon a hajótulajdonos P... Kft kijelölt felszámolója K. Ottó budapesti lakos ellen.

A P... Kft. 2000. június 26-ától végelszámolás alatt állt. A társaság ügyvezetőjének, P. Jánosnak a nyilatkozata alapján a cég rendelkezett egy hajóval, melyet a cégbe 15 millió Ft értéken apportáltak. A hajót a B... S..... Kft. Bp., XVIII., Üllői út szám alatt lévő telephelyén tárolták.

A K. Ottó vezetése alatt álló, a tárolásért felelős B... S..... Kft. a felszámoló biztos megkeresését követően a hajót a tulajdonos hozzájárulása nélkül értékesítette,. A hajót, valamint a hajóépítő anyagokat a rendelkezésre álló adatok szerint S. Konrád budapesti lakos vásárolta meg 2001. június 8-án összesen 600 ezer Ft értékben. K. Ottó a vételárral nem számolt el.

K. Ottó gyanúsítottként történő kihallgatásakor a cselekmény elkövetését tagadta. Elmondta, hogy a hajót O. Tamástól vette át, vele beszélte meg annak további építését, a hajó tulajdonosának, P. János P... Kft. ügyvezetőnek a tudtával. Később azt a tájékoztatást kapta, hogy a hajó tulajdonosa G. Tamás, akivel a továbbiakban K. Ottónak a hajóval kapcsolatos minden ügyet intéznie kellett, ő így is járt el a későbbiek során.

A kirendelő hatóság a következő kérdésekre várt választ:

- a hajónak az apportálás idején (1997) vett pontos értéke,
- állaga mennyit romlott, az minnek a következménye,
- amennyiben a tárolás következménye, az elkerülhető lett volna-e megfelelő tárolással,
- esetlegesen a nem megfelelő tárolásból pontosan mekkora vagyoni hátrány keletkezett,
- 2001-ben a hajó mekkora összeget képviselt,
- valóban reális volt-e az, hogy 2001-ben alkatrészeit 600.000 forintért értékesítették?

Szakértői megállapítások

Az iratok tanulmányozása során felmerültek bennem olyan kérdések is, amelyekkel nem állt módomban foglalkozni (pl. egy apporttal vagyont növelő szegedi kft-nél, amely „modell értékű közepes nagyságú mezőgazdasági vertikumot kíván létrehozni”, mi lehet a célja egy balatoni vitorlás jachtnak; egy jelentős értéket képviselő vagyontárgy építésénél és tárolásánál miért van szükség manufakturális körülményekre).

Ami azonban saját szakmai gyakorlatom alapján merült fel bennem, azok a következők.

A hajó a legősibb műszaki alkotás, de egyben a legbonyolultabb vizsgálatokat igénylő eszköz is. Több ezer éve építenek hajót, ugyanakkor a hajó tervezőjének tisztában kell lennie az anyagismeret, a hidrosztatika és hidrodinamika, valamint a szilárdságtan szabályaival. Az ügyiratok között szereplő rajzok nem felelnek meg azoknak a követelményeknek, amelyek egy új hajó úszóképességének, valamint hossz- és keresztzilárdságának számításához, illetve

a hajótest és a belső berendezés és külső felszerelés kivitelezéséhez kellenek. Nem szabad egy hasonló komoly értékű vagyontárgyat ennyire kézműves módon, minden írott dokumentáció nélkül létrehozni.

A kishajók építőanyaga néhány évtizeddel korábban még kizárólag a megfelelő faanyag volt. A jól kiválasztott fa kiváló anyag, de gyorsan tönkremegy a megfelelő állagmegóvás elmulasztása esetén. A műanyagtechnika fejlődése tette lehetővé a fa részleges, majd szinte teljes kiváltását. A nagyobb hajókkal ellentétben, amelyek fémből épülnek, a fa- és üvegszál erősítésű műanyag hajók az első pillanattól kezdve olyannak kell, hogy épüljenek, amilyeneknek a tervező megálmodta és a rajzokon lerajzolta. Nincs lehetőség toldásokra, más hajóból átvett műanyag héjazat magasítására, stb., mert az nem felel meg az építési gyakorlatnak. A fémhajók hosszát és szélességét betoldással és más módon meg lehet változtatni, a hegesztés igen fejlett technika, de a kishajóknál ez gyakorlatilag tilos.

A hajókat építésük során gyakran nem fejezik be egyhuzamban, hanem bizonyos ideig áll a munka. A kényszerpihenő alatt azonban ugyanúgy kell eljárni, mintha a hajó építése csak percekre állt volna meg. Meg kell őrizni a már beépített anyagok állagát, mert a hőmérséklet, a csapadék, és számos egyéb tényező (pl. kistrágyasálók és egyéb kártevők, tolvajlás) ennek híján az építés befejezését teheti kérdésessé.

Az ügyben szereplő hajó építésénél mind az építés módszereiben, mind az alkalmazott anyagokban komoly hiányosságok voltak. Ez nem vonatkozik a héjazatra, amely Alfa-36 hajóhoz tartozó, eredetileg két félből összeerősített üvegszál-erősítésű poliészter szerkezet, és amely kívülről kifogástalannak látszik. A használt faanyag és fémszerkezetek hajóépítéshez való alkalmazása azonban hiba volt, a beépítés módja még visszafogottan is csak barkács módszernek minősíthető.

A készenléti állapot százalékos kifejezése csak akkor értelmezhető, ha azt is hozzátesszük, miről beszélünk. A hajó akkor kész (100%-os), ha kihajózhatunk vele. Ehhez nemcsak az kell, hogy ne süllyedjen el, legyen fedélzete, lakótere, meghajtása vitorla és motor formájában, hanem az is, hogy valamennyi hatósági irata rendben legyen. A hajóépítésnek már mintegy 150 éve globálisan elfogadott intézményrendszere van a hatóságok oldaláról. Az építés során folyamatosan (de legalábbis periodikusan) ellenőrzi a hatóság a hajóépítő képességeit, a hajóépítés folyamatát és módját. Egy olyan hajó építésénél, ahol ez az ellenőrzés nem létezik, a kész hajó bizonylatait sokkal nehezebb beszerezni, mint a rutin eljárás során. A készenléti állapotnál tehát meg kell mondani, minek a készenléti állapotáról beszélünk: hajótest, felépítmény, belső berendezés, külső felszerelések, hivatalos okmányok megléte, stb. Ebben az esetben mindenképpen meg kellett tekintenem a hajót, mert az iratokban álló információt nem tartottam megbízhatónak.

A hajó 1997-es állapotában képviselt értékének meghatározásához számos egyéb adatforrást kellett keresnem.

Az Alfa-36 hajótípus annak ellenére, hogy a Balatonon vannak ilyen járművek üzemben, nagyon kevésbé ismert, annak a vizsgálatkor érvényes és 1997-es piaci áráról nem lehetett információt szerezni sem a szaklapokból, sem a világhálóról.

A keresett adatok becsléséhez beszereztem a hajó építőjének, O. Tamásnak a tanúvallomásában említett Dehler 29 típusú hajóról néhány információt. Ezeket azonban nem lehetett közvetlenül az ügyben szerepet játszó hajó értékének megállapításához felhasználni, mivel egyrészt a világ sok táján épült vagy eladásra felkínált járművekről van szó, másrészt a Dehler 29 minden igényt kielégítő tengeri vitorlás, amely ugyanakkor 29 láb (kb. 8,7 m), az Alfa-36 ezzel szemben 36 láb (kb. 10,8 m) hosszú hajótesttel bír. (A Dehler 29, mint kiindulópont abban is igazoltnak látszott, hogy az iratokhoz csatolt dokumentáció nemcsak a hajó specifikációját és ajánlati árát tartalmazza, hanem a hajó fedélzeti tervét is, amellyel az Interneten is találkoztam. Ugyanakkor a nagyobb Alfa-36 hosszabb árbocot, stb.

igényel, erre mutatott a Dehler 38 típus árbocának alkalmazása, illetve az arra irányuló szándék.)

A hajó apportálásánál figyelembe vett érték és a szakvélemény készítésének idején becsülhető értéket képviselő maradvány közti különbség elemzése szükségessé tette a következő szempontok vizsgálatát:

- az apportálási érték reális vagy irreális volta,
- a hajó tervezéséhez, építéséhez és tárolás közbeni állagmegóvásához szükséges szakértelem és feltételek megléte vagy hiánya,
- a hajó vizsgált állapotában értéket képviselő vagyoni értéke és az eladási ár közti kapcsolat.

A számítás rendkívül időigényes és hosszadalmas volt, és az eset lényegével nincs kapcsolatban. A számok egyébként igazolták a periratokban található adatokat. A hatóság kérdései közül csak az utolsóra szeretnék itt választ adni

A kérdés azt sugallja, hogy a hajó értéke 2001-ben eltérő értéket képviselt attól, mint amennyiért akkor értékesítették.

Ez azonban csak azt jelenti, hogy az eladónak, aki nem volt azonos a tulajdonossal, hanem csupán annak megbízottja (vagy hitelezője) utasítását követte, mindössze két választási lehetősége volt: tartja tovább a hajót olyan körülmények között, amikor abból szinte semmi sem maradt volna, vagy annyiért adja el, amennyit az egyetlen vevő hajlandó megadni.

A vevő, aki megvette, csak annak az anyagnak az árát nyerte vissza vele, amennyit bele kellett volna fektetnie, hogy egy hajót ilyen készülségi fokra elkészítsen, illetve egy gyártóablont vett meg, amellyel egy másik ugyanilyen másik hajó héjazatát és fedélzetét el tudja készíteni. Többet nem volt hajlandó fizetni.

Nem volt olyan vevő, aki a hajót eladásra akarta volna felépíteni.

Amikor mindezt figyelembe vettem, arra következtetésre kellett jutnom, hogy más lehetőség hiányában a hajó alkatrészeinek 2001-ben történt értékesítése bruttó 600.000 forint összegért reális volt.

Mi a tanulság ebből az esetből? Ami a jól ismert Grimm meséből: nesze semmi, fogd meg jól!