

A KERESKEDELMI JOG- ÉS ISMERETEK TÁRA

—•—•— FOLYÓIRAT. —•—•—

FELELŐS SZERKESZTŐ ÉS KIADÓTULAJDONOS: DR. RÓTH PÁL ÜGYVÉD.

A lap szellemi részét illető közlések a szerkesztőségbe, az előfizetési pénzek és fel-
szólalások a kiadóhivatalba küldendők. — Hirdetések a kiadóhivatalban árszabás
szerint vétetnek fel. — Kéziratok nem adatnak vissza.

ELŐFIZETÉSI ÁR:		SZERKESZTŐSÉG:	KIADÓHIVATAL:
Félévre	3 frt.	Budapest, V., Váci-körút	Mezei Antal Budapest,
Egész évre	6 frt.	34. szám.	V., Gizella-tér (Haas-palota).

—•—•— Megjelenik minden hó 1-én és 15-én. —•—•—

A hajójelzálog rendszere.

Irta: Dr. Feichtinger Elek.

A jelen szaklap hetedik számában volt alkalmam a *hajójelzálog intézményének eredete- és jelen állásáról* egész általánosságban előadni azt, a mit az ezen nagyfontosságú modern jogi intézményről közzétenni szándékozt cikkeimhez, történeti bevezetesként ismertetni szükségesnek véltem. Ezen, és az ez után következő közleményeimben tehát ismertetni óhajtom magát a *hajójelzálog rendszerét* úgy, amint az jelenleg a legtöbb törvényhozásban, mely ez intézményt meghonosította, érvényben van; folytonos tekintettel azonban annak történeti fejlődésére, minek tekintetbe vétele nélkül egyébiránt fejtegetéseim különben sem lehetnének teljesek.

A hajójelzálog intézménye a legtöbb törvényhozásban azért igényel külön szabályozást, mert a fennálló magánjogi elvek nem nyerhetnek mindig alkalmazást. Az általános magánjog elvei szerint ugyanis jelzálog csak ingatlan vagyron tekintetében szereshető, már pedig ahoz, hogy a hajó ilyennek nem tekinthető, szó sem férhet. Jogilag semmi sem áll ugyan útjában annak, hogy a hajó mint ingó jószágzálog, (nem jelzálog) tárgya ne lehessen; de akkor kérdés támad, mikép fordulhat a hajó tulajdonosa a hitel eme eszközhöz, a midőn ő nincs ama helyzetben, hogy hitelezőjét a zálogtárgy átadásával biztosíthassa, és ez által valószínű, a magánjog critériumának is megfelelő zálogjogot köthessen; mert hisz az, kinek azért van pénzre szüksége, hogy hajóját felszerelhesse és élelmi szerekkel elláthassa, hogy ezáltal azt a tervezett vagy a szerződésileg kikötött útra képessé tegye, bizonyára nem adhatja azt át hitelezőjének mint zálogtárgyat, a kapott kölcsön biztosításául. Ezen okoknál fogva a hajóra az általános magánjognak, a jelzálogra vonatkozó intézkedései egész tisztaságukban ép oly kevésbé nyerhetnek alkalmazást, mint nem nyerhetnek annak a zálogra vonatkozó intézkedései sem; minek-

folytán előáll annak szükségessége, hogy a hajóra szerezhető speciális zálogjog speciális törvénnyel szabályoztassék. — Ennek azonban akként kell megalkotva lennie, hogy a meghonosítandó intézmény, pangásban levő kereskedelmi tengerészetiünknek új lendületet adjon, azáltal, hogy egyrészt a hajótulajdonosoknak új hitelforrásokat nyisson, másrészt pedig a hajóépítést és a hajónak az utazás alatti felsegélyezését a jelenlegi eszközöknél hatályosabban mozgítsa elő. — A külföldön életbe léptetett törvények közül eddig még kevés dicsekedhetik ez eredménnyel, legalább Franciaországra nézve ezt maga *Lyon-Caen*, a hírneves tudós is elismeri, a midőn * azt mondja: „*Le législateur ne parait pas jusqu'ici avoir atteint son but. Le nombre des hypothèques maritimes constituées depuis la mise en vigueur de la loi nouvelle est infime.*” És valóban a Bulletin de Statistique et de législation comparée 1882-ik évfolyamában foglalt adatok szerint Franciaországban 1875. évi május hó 1-étől egész 1882. évi december hó 31-ikéig, vagyis csaknem 8 év alatt csak 611 hajójelzálog jött létre 61 millió franc erejéig. A francia törvényhozás sietett is az 1874-iki törvény hiányain segíteni, mert a mint ezt már korábbi közleményemben érintettem, 1885-ben a hajójelzálogot új törvénnyel szabályozta, jöllehet *Lyon-Caennek* kételyei vannak arra nézve is, hogy e változtatásoknak meg lesznek-e üdvös eredményei? szerinte: „*En France, les choses de la mer n'excitent guère l'intérêt et les capitaires ne sont pas entraînés vers les placements maritimes. Ce sont les mœurs plutôt que la loi qu'il faudrait changer.*” Valjon nálunk nem lehetne-e ugyanezt mondani? . . .

A kérdéses jogintézmény behozatala alkalmával több helyütt felmerült az a kérdés is, „valjon az új intézményre a „zálog” vagy a „jelzálog” elnevezés alkalmaztassék-e?” Franciaországban úgy találták, hogy miután testi átadásról az intézménynél szó sem lehet, és miután annak postulatumai az ingatlanra szerzendő zálogjoggal inkább analogok, itt a „*hypothèque*” elnevezés inkább helyén van, mint „*gage*.” Ezzel ellenkező vélemény jutott érvényre Olaszországban, a hol a fennálló jogintézményekkel inkább tartották összeegyeztethetőnek a „*pegno*”, mint az „*ipoteca*” elnevezést, jöllehet a testi átadás substituálása a törvényhozást nem kis zavarba hozta, melyből csak úgy tudott kibontakozni, hogy a „*Javaslat*” ama intézkedését, hogy a hajózálog kikötése alkalmával ügygondnok nevezendő, a KT. 487. czikke elejtette, ki-mondván, hogy „*Per l'efficacia del pegno sulla nave non è necessaria la nomina di un custode.*” Ezen különben okvetlen szükséges intézkedéssel azonban a hajózálog a zálog legfőbb postulatumát ott is elveszítvén, a zálog elnevezés (tekintettel különösen az ott is életbe léptetett nyilvánkönyvi bekebelezésekre) létjogosultsággal valóban többé nem igen bír. — En, a magam részé-

* Précis de Droit commercial Paris 1885 című munkája II. kötetének 509. lapján.

ről ugyan meddőnek tartom az ezen kérdés körüli vitát, de mégis inkább vagyok hajlandó a francia, mint az olasz felfogást elfogadni.

A hajójelzálog intézménye rendszerint csak a tengeri hajókra szokott szorítkozni, és ezért a neo-latin országokban azt a kérdést is fel szokták vetni: valjon az intézmény „*hypothèque maritime*” vagy „*hypothèque navale*”-nak nevezessék-e? A francia törvény az első, a spanyol Javaslat pedig a második elnevezést teszi magáévá, míg az olasz törvényhozás az intézményt „*pegno navale*”-nak nevezi. — Reánk nézve e kérdés is meglehetősen közömbös lehet.

A főkülönbség az ingatlan- és a hajójelzálog között abban áll, hogy a míg az első nemcsak szerződéses, hanem törvényes és bírói is lehet, addig a legtöbb törvényhozás s a dolog természete szerint is, a hajójelzálog csak szerződésen alapulhat. * A hajójelzálog intézményének fentebb jelzett célja ugyanis csak úgy érhető el, ha a hajó tekintetében a törvényes zálog éppen nem vagy csak a legnagyobb óvatossággal engedtetik meg, mert a törvényes zálog általános és lappangó természete a hajó hiteleinek nagyon is árt. A mi pedig a bírói zálogot illeti, az ezen intézménynél nem nyújthat a hitelezőnek oly biztosítékot, hogy az erre biztosan számíthatna, mért hisz előre senki sem határozhatja meg mi fog történni a hajóval akkor, a midőn az adós ellen kimondott bírói határozat végre leend hajtandó. Egyébiránt még egy más indok is van, mely miatt a bírói zálogjognak ez intézménynél nagy haszna nem lehet, és erre nézve legyen elég arra hivatkoznom, a mit e tekintetben helyesen jegyzett meg *Grivart*, az 1874-iki törvényjavaslat indokolásában: „*En matière commerciale surtout, l'utilité de l'hypothèque judiciaire est bien faible, car les créanciers impayés ont presque toujours le moyen de la faire tomber en provoquant la faillite et en la faisant remonter jusqu'à l'origine de la cessation des paiements, c'est-à-dire à une époque antérieure au jugement en vertu duquel l'inscription a été prise.*”

A hajójelzálognak tárgya nemcsak az egész hajó mint egységes egész, hanem annak egyes részei is lehetnek; valamint vonatkozhatik a jelzálog épügy a hajótulajdonra, mint annak hozadékára. A hajójelzálog továbbá kiköthető nemcsak a már kész és forgalmi eszközül használt hajó, hanem a még építés alatt levő hajó tekintetében is; és az előbbi esetben nemcsak akkor, a midőn a hajó illetőségi kikötőjében van, hanem akkor is, a midőn az utazik. Ha tehát fejtegetéseink kiindulási pontjául a jelzálog keletkezését vesszük, akkor azokat a következő három fejezetbe foglalhatjuk össze: a) az építés alatti hajójelzálogról; b) a tulajdonképeni, vagyis az elutazás előtt keletkezett hajójelzálogról; és c) az ugynevezett esetleges, vagyis az utazás alatt keletkezett hajójelzálogról.

* Kivételt képez például az 1888-iki portugál kereskedelmi törvény melynek 584. cikke törvényes jelzálogot ismer.

I.

A legtöbb törvényhozás, mely a hajójelzálog intézményét meghonosította, szükségesnek találta azon esetet is szabályozni, miként legyen a még építés alatt lévő, vagyis a közforgalomnak még át nem adott, és így a hajóajstromokba még be sem vezetett, tehát úgyszólván még nem is létező hajó tekintetében zálogjog szererezhető. Ezen zálogjog szerzésének lehetősége, különösen azért bir nagy fontossággal, mert az által a hajó építőjének, tulajdonosának lehetővé tétetik idegen tőke segélyével egyrészt aránylag nagyobb és költségesebb berendezési, de másrészt a modern forgalmi viszonyok igényeinek is inkább megfelelő objectumhoz jutni. Azon általános jogelv, mely szerint a hajót jelzáloggal csakis a tulajdonos vagy annak különös felhatalmazással ellátott megbízottja terhelheti meg, az építés alatt lévő hajóra vonatkozó jelzálog tekintetében is fennáll, csakhogy ez esetben fontos annak meghatározása, ki tekintendő tulajdonképen az építés alatt levő hajó tulajdonosának? A francziák az építési szerződés két fajtát ismerik: a *construction par économie* és a *construction à forfait (à l'entreprise)* esetét; az első esetben a tulajdonos maga a hajóépítő, kinek, amennyiben az építés befejezése céljából arra szüksége volna, kétségtelen joga van a hajót jelzáloggal megterhelni, és pedig oly joghatállyal, hogy az még a hajó későbbi tulajdonosára is átmenjen; a második esetben a hajó elkészítéséig elhalasztott eladásról lévén szó, ennek bekövetkeztéig a hajót érhető minden kár és veszély az építőt terheli, minekfolytán az építés befejezéseig a hajó tulajdonosának megint csak ő tekinthető, tehát a hajót jelzáloggal csakis ő terhelheti meg, még akkor is, ha a felszerelő az építés alatt a hajóépítőnek e célra előlegeket adott volna. Ezen jelzálog a vevőre ép úgy átmegy, mint az előbb érintett esetben, mert a *construction à forfait* tulajdonképen visszaható joghatállyal bíró feltételes ügyletnek nem tekinthető, mert jöllehet a hajó elkészítése egy jövő és bizonytalan esemény, de az mégis nyilvánvaló, hogy a szóban forgó ügyletnél nincs semmi, a mi önkényes volna, pedig ez a feltételes jogügyletek critériumához tartozik.

„Tengeri jogunk és a francia reformok“ című értekezésemben (I. 3. szám) érintettem, hogy a *Code de commerce* reviziójára 1865-ben kiküldött bizottság készített egy javaslatot, mely ugyan törvényerőre soha sem emelkedett, tartalmánál fogva mégis kiváló figyelmet érdemel. Ezen javaslatban az építés alatt levő hajó jelzálogának intézményére különös suly lett fektetve, mert a bizottság véleménye szerint a hajóépítés a legtöbb esetben igen jelentékeny tőkét igényel, a mely befektetésének alkalmával ingó jellegét annyira elveszti, hogy a hajóépítésnek rövidebb vagy hosszabb időre terjedő tartama alatt productiv természetűnek nem is tekinthető; következésképp megtörténhetik, hogy a hajótulajdonosok, miután egy megkezdett építésbe jelen-

tékeny összegeket befektettek, azzal azért kénytelenek felhagyni, mert vagy nem rendelkeznek az annak befejezéséhez szükséges tőkével, vagy nem élveznek oly terjedelmű hitelt, hogy az építés befejezéséhez szükséges tőkét maguknak megszerezhetnék. Ezen minden bizonynyal kényes helyzet nem jelentkezhetik, vagy legalább nem ily mérvben, ha a hajó tulajdonosának megengedtetik, hogy az építés alatt levő hajóra jelzálogilag biztosítható kölcsönt köthessen, vagyis a máris jelentékeny értéket képviselő hajót jelzáloggal megterhelhesse. Egyébiránt kinek is ártatna egy ilyen jog gyakorlása? a midőn a törvény az építőnek és az építésnél közreműködött kézműveseknek, követeléseik tekintetében, a jelzálogos hitelezők követeléseit is megelőző elsőbbségi igényt biztosít. Eszerint tehát már az érintett javaslat felvette intézkedései körébe a hajójelzálog intézményét, mint-hogy azonban ezen javaslat elejtetett, Franciaországban a hajójelzálog intézménye csak az 1874-iki törvénnyel hozatott be, melynek, az ezen törvényt módosító 1885. évi július hó 10-én kelt törvény 5. czikke által is fenntartott intézkedései szerint, a hajójelzálognak tárgyát az építés alatt levő hajó is képezheti.

A mi pedig azon kérdést illeti, miképen tartassék nyilván az építés alatt levő hajó tekintetében szerzett jelzálog, erre nézve a legtöbb törvényhozás azon elveket tette magáévá, melyek a francia törvényben foglalvák. Ezek szerint, miután a hajónak lajstromozása, vagyis hogy egy megszkottt műkifejezéssel éljek, telekkönyvezése, csak akkor történhetik, ha az már teljesen elkészült és a közforgalomnak átadatott, azon hajótulajdonosnak, ki hajójának belajstromozásáért folyamodik, ki kell mutatnia, egy az építés helyére nézve illetékes tengerészeti hivatali bizonyítvánnyal azt, valjon az építés alatt lett-e hajójelzáloggal terhelve vagy sem? Ennek igazolása nélkül a lajstromba való bevezetésnek helye egyáltalában nem lehet.

Hogy az angol jog szempontjából a hajóra mennyiben lehet az építés alatt jelzálogot szerezni, azaz *Agentship of maritime messenger*-nek Mr. Millet-hez intézett, és *Gonzáles Revilla* által* ismertetett iratából is kitétnik, melyben ez mondatik: „A hajó-építő, a telepén lévő hajót érvényesen elzálogosíthatja. Mindazonáltal ezen jelzálog nem olyan, mint az, a mely a lajstromozott hajó tekintetében szerezhető. Inkább hasonlít ez ama joghoz, melyet a hitelező a raktárba (*pledge*) helyezett árú tekintetében szerez, a *merchant shipping act* értelmében ezen jelzálog alapján joghatálylyal bíró keresetnek helye még sincs. — Ha a hajó nem lesz készpénzben kifizetve, a tulajdonos a hajóépítő javára kölcsönt köthet, és az így megvásárolt tulajdonra *can give an equitable charge*. Ha a hajóépítő csőd alá jut, az így kifi-

* La Hipoteca naval en Espana, Madrid 1888 czimű munkájának 67-ik lapján.

zetett tőke elveszhet, mert az ily körülmények közt adott zálog joghatálylyal nem bír.“ Egyébiránt Mr. Millet megjegyzi, hogy más jogforrások szerint Angolországban az építés alatt lévő hajó a jelzálognak kétségtelenül tárgya lehet. És ezt látszik igazolni a *Desjardins* által (*Traité de Droit Commercial Maritime* Paris 1886 czimű munkája 5. köt., 382. lapján) ismertetett azon eset, a midőn egy hajó tulajdonosa azt, annak elkészülte előtt jelzálogilag megterhelte és aztán lajstromoztatta; másnap a jelzálogos hitelező belajstromoztatta a maga zálogjogát (*mortgage*) és kevéssel azután a hajótulajdonos csőd alá jutott. Ezen esetben kimondatott, hogy miután a bejegyzés későbbben történt, a *mortgage*-val bíró hitelező a maga jogát a csőd hitelezőivel szemben is érvényesítheti: (Bell-nek a londoni bank elleni ügye). — És valóban, a glasgowi kereskedelmi kamara elnökének *G. Revilla* által idézett nyilatkozata szerint is, jöllehet az építés alatt lévő hajóra szerzett jelzálog nem tekintetik egy teljes biztosítékot nyújtó garancziának, mégis igen szokásos a hajó építése alatt kikötni, hogy annak vételára három-négy a hajóépítés egyes stádiumainak megfelelő részletben fizetessék. Ezen idő alatt a hajó hitelezőjének, a hajó fölött zálogjoga van azon összegek erejéig, a melyek neki megfizetve nem lettek, és ezek alapján arra is joga van, hogy az építési igazolvány kiadását, mely nélkül a hajó nem is lajstromozható, megtagadhassa. Ellenben, ha a hajó egyszer belajstromoztatott, az építő követelésének biztosítása is megszűnik és pedig még akkor is, ha a vételár teljesen kifizetve még nem volna, hacsak az építő követelése biztosítására a hajónak megtörtént lajstromozása után szabályszerűen jelzálogjogot nem szerzett. A *canadai polg. törvénykönyv* 2376-ik cikke szerint, amint a hajó feneke (*quill*) a csusztatón (*staple*) elhelyeztetett, a tulajdonosnak joga van azt jelzálogilag lekötni annak javára, aki neki a hajó felépítéséhez szükséges összeget kölcsön adja, még pedig oly joghatálylyal, hogy ez által a hitelezőt a hajó tekintetében elsőbbségi igény illeti meg nemcsak a hajó építése alatt, hanem még azután is, míg csak maga a követelés fizetés vagy valami más törvényes jogmegszüntető módon el nem enyészik. Sőt az idézett törvény 2377. cikke még azt is kimondja, hogy a hajó egy más később létrejött jelzáloggal az első hitelezőnek hozzájárulása nélkül semmiség terhe alatt le nem köthető.

A német tartományok, melyekre a birodalmi törvényhozás a hajójelzálog intézményének autonóm szabályzását bízta, nem foglalkoznak ezen kérdéssel, a tengeri jogi írók szerint azonban, a hajó építése alatti zálogjog kikötése nincsen kizárva, ha a felek abban állapodnak meg, hogy a mennyiben a hajó el nem készülne, a hitelezőt más mint a meglévő anyagok feletti zálogjog nem illeti. *Desjardins* (idézett munkájának 383. lapján) azt jegyzi meg, hogy Németországban a jelzálogos hitelező követelése biztosításául elfogad oly hajót is, mely még befejezve nincsen,

és kiteszi magát a munka elkészítésének az adós részéről való szándékos felfüggesztésből reá háramolható veszélynek is.

A dán törvényhozás, hogy a hajóépítési ipart előmozdítsa, *Bulbreve* elnevezés alatt még 1753-ban behozott egy speciális intézményt, mely a hitelezőnek zálogjogot biztosít már az építés alatt lévő hajó tekintetében is; erről egyébiránt már „*A hajójel-zálog eredete és jelen állása*” című értekezésemben is megemlékeztem.*

A finlandi törvény 11. cikke szerint, azon pénzüsszegekről szóló kölcsönök, melyek a hajóépítés eszközlése céljából kötettek elsőbbségi jogot élveznek, feltéve, hogy ezen elsőbbségi igény írásos szerződéssel kikötöttet, következképp a mondott törvény szerint az építés alatt lévő hajónak jelzálogi megterhelése lehetséges.

Az olasz kereskedelmi törvény codificációjára kiküldött bizottság még 1871. évi deczember hó 19-én tartott ülésében kimondta, hogy nem ritkán fordul elő az az eset, hogy a hajó-építő, vagy a megrendelő, miután az építésbe az anyag ára és munkabér címén nagyobb összegeket befektetett volna, a megkezdett munka befejezhetése céljából kénytelen pénzforrásokat keresni, illetőleg igénybe venni. Ezen esetekben alig lehet kikerülni, hogy a létrejött kölcsönügyletből származó követelés biztosításául az építés alatti hajó, melyre az felvétel, le ne köttessék; de másrésről a szerződés nyilvánosságáról is kell gondoskodni, oly módon, hogy az az (építés helye szerint) illetékes rév hivatal lajstromaiban legott, a hajó-igazolványban pedig annak idején (vagyis a midőn a hajó elkészült) feljegyeztessék. Ezen indokok alapján az 1882-iki olasz kereskedelmi törvény 486. cikke kimondja: hogy „*Az építés alatti hajóra szerzett zálogjogot megállapító okmányoknak harmadik személyek irányában joghatálya nincs, ha nem jegyeztetik fel azon rév hivatal lajstromába, melynek kerületében az építés eszközöltetik. A midőn a hajó elkészülte után a hajó-igazolvány kiállittatik, ugyanabba a kötött és már lajstromozott zálogjog szintén bevezetendő.*”

Analog intézkedést tartalmaz a belga törvény 138. cikke és a román kereskedelmi törvény 496. cikke is. Mig az 1888. évi portugál kereskedelmi törvény 587. cikke értelmében az építés alatti, vagy még csak építendő hajóra épp ugy lehet jelzálogot szerezeni, mint a már kész és lajstromozott hajóra, csak hogy ez esetben a szerződésben kiteendő legalább a hajó fenekének hossza és megközelítőleg a hajó méretei, azután annak valószínűség szerinti tonnatartalma és a hajóépítő telep, melyen az építettik, vagy építtetni szándékoltatik. Végre a legújabb spanyol javaslat 9. cikke körülbelül analog a portugál keresk. törv. idézett intézkedésével, azzal a különbséggel mégis, hogy ez a hajónak még részletesebb megjelölését kívánja.

* Lásd: „*A Kereskedelmi Jog- és Ismeretek Tára*” októberi (7-ik) számát.