

VERMES ATTILA

*egyetemi docens**SZE Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kar*

Az autonóm járművek biztosításának hatása a termelésre és a logisztikára

ABSZTRAKT

A termelés és logisztika immanens sajátosságai miatt ténylegesen bekövetkezett károk adott esetben eltörpülhetnek az elmaradt haszon mellett, ami szinte nélkülözhetlenné teszi az üzemszünet-biztosítási szerződések megkötését. A nagyvállalati biztosítási programok jellemzően foglalkoznak a kiberkockázatokkal, hiszen ezek az új típusú biztosítási események a teljes gyártási kapacitást blokkolni tudják az adatok, program-sorok minimális (pár karakteres) módosításával. Újra kell gondolni a kármegelőzési és kárenyhítési kötelezettségek felsorolását a biztosítási jogszabályokban és a piacon lévő biztosítótársaságok biztosítási szabályzataiban, pl. a szoftverfrissítés kötelezővé tétele különösen fontos lehet a kockázatkezelésben. Legalább ennyire fontos az ellátási lánc megszakadásának kockázata, hiszen a drónok, önvezető járművek elterjedésével egy apró hiba járművek egész seregének meghibásodását idézheti elő, ami a globális világgazdaságban rendszerszintű kockázatot jelent.

Kulcsszavak: logisztikai láncok ■ termelés ■ biztosítási jog ■ autonóm járművek
■ üzemszünet-biztosítás

Jelen publikációmban a termelés, gyártás, áruk előállítás, a logisztikai láncolatok szervezése (*supply chain management*) és az önvezető járművek biztosítása korrelációját kívánom vizsgálni.

Elmondható, hogy ma már nem csupán a közterületen történő fuvarozásban, hanem gyárak, raktárak területén, azaz mind azok udvarán, mind pedig épületen belül elkezdtek alkalmazni önvezető (autonóm) járműveket, és a robotizáció, digitalizáció elterjedése folytán számuk és arányuk egyre nő, ilyenek pl. az önvezető gumikerekes robotok, szellem-targoncák a raktárakban. Számos autógyárban jelenleg párhuzamosan alkalmaznak önvezető és hagyományos, ember vezette járműveket, ez az átmeneti periódus fokozott figyelmet követel mind a gyalogos munkavállalóktól, mind a programozóktól, mind pedig a biztosítási szabályzatok megalkotóitól. Könnyű belátni, hogy a rutinból, megszokásból

dolgozás, biztosítási jogi terminológiával élve a kockázatok nem kellően alapos felmérése számos baleset és károkozás forrása lehet, pl. ha az érzékelőket felnőtt, legalábbis fiatal korú munkavállalók testméretére igazítják, miközben pl. egy gyárlátogatáskor lehet, hogy gyermekkorú személyek is a gyár területén tartózkodnak. Hasonló probléma, hogy a mérnöki gondolkodás és gyakorlat abból a valószínű, de korántsem biztos tényből indul ki, hogy a teherautók, kamionok és más járművek karosszériája mágnesezhető acélból van (ilyen érzékelők működtetik pl. az ipari standard ún. gyorskapukat), miközben terjed a nem mágnesezhető alumínium alkalmazása, valamint léteznek nem mágnesezhető rozsdamentes anyagok is.

Ha a gyártó és szolgáltató cégek (legalábbis rövidtávú) érdekeit nézzük, akkor kijelenthető, egy önvezető jármű nem sztrájkol, nem lesz beteg, nem megy táppénzre, rokona temetésére, nem marad eltartott rokona betegsége miatt ápolási szabadságon, nem hívják be sem bíróságra, sem hatóságra tanúskodni, stb., azaz munkajogi, szociális jogi és eljárásjogi szempontból számos előnyük van a hagyományos, azaz ember vezette járművekkel szemben.

Ma az ipar 4.0, azaz a legújabb ipari forradalom kezdetén tartunk, ahol bár mindenki eldöntheti, hogy forradalmár vagy gépromboló kíván-e lenni, nagy valószínűséggel a technikai előretörése nem megállítható, azonban a hozzá való alkalmazkodás, adaptálás számos jogterületen komoly változásokat fog eredményezni. A korábbi munkahelyek és szakmák elvesztése mellett új munkahelyek és munkakörök is létrejönnek, itt az átmenet korszakában viszont álláspontom szerint súlyos hiba lenne a pusztán pénzügyi megtérülési szemléletű megoldások alkalmazása, komoly figyelmet kell szentelni állami és munkáltatói oldalon is a megszűnő munkakörű munkavállalók átmeneti oktatására, továbbfoglalkoztatásuk megszervezésére. Analóg példával élve a különböző autóversenyekben (pl. Formula-1, Nascar, rali stb.) bár maguk a pilótáknak nevezett sofőrök konkrét karbantartási, fejlesztési, szerelési tevékenységet nem végeznek, az autógyártók minden műszeres mérés, telemetriai adat mellett jelentős mértékben támaszkodnak a pilóták véleményére és meglátására. Álláspontom szerint ezen átmeneti időszakban a korábbi sofőrök, gépkezelők tapasztalatára lehetne építeni fejlesztés, tervezés, karbantartás és üzemeltetés körében, így az átmeneti periódusban nemzetgazdaságilag is hasznos lenne a humánus szemlélet alkalmazása és érvényesülése.^[1]

A gyárak, csarnokok megközelítése területén igen fontos szerepe van a biztosítási jogi kármegelőzési és kárenyhítési intézkedéseknek. Elég csupán arra gondolni, hogy egy nagy gyár számos, akár egymástól több kilométer távolságra lévő kapuval is rendelkezik, ezeknek különböző lehet a nyitvatartási ideje, működtetési módja (automata sorompó, egyedi biztonsági szolgálatos beléptetés stb.), valamint a funkciója (gyalogos bejárat, személygépkocsi bejárat, teherforgalom számára létesített bejárat stb.) Ezek emberi (sofőri) tévedésből származó összekeverése súlyos károkat tud okozni az üzem működésében, nagy távolság

[1] Ezzel egyezően: Harmathy, 2013, 11-28.

és komoly forgalom („forgalmi dugó”) esetében nem csupán többletköltséget okoz a rakodógépek és rakodómunkások átszervezése, a terület szabaddá tétele, az esetleges gépbérleti idő kifizetése, hanem *ad absurdum* akár a termelés leállításához is vezethet, ami az ún. üzemszünet-biztosítás klasszikus területe és terepe. Nem lehet eléggé hangsúlyozni azt a tényt, hogy mivel a japán gazdaság példájának köszönhetően elterjedt a *just in time* modell, ezért sokszor a cégek nagyon kiszolgáltatottak a mind jogilag, mind földrajzilag hosszú és összetett logisztikai ellátási láncolatoknak. A logisztikai típusú szerződések, azon belül is különösen a fuvarozási és raktározási szerződés jelentős *custodia*-jellegű eleme az őrzési kötelezettség, amely természetesen nem csupán az áru típusára és mennyiségére, hanem a minőségére is kiterjedő hatállyal bír.

Az önvezető (autonóm) járművek és gépek, berendezések, mesterséges intelligenciák térnyerése és elterjedése azonban nem egyik pillanatról a másikra, hanem fokozatosan fog bekövetkezni, gondoljunk csak a hagyományos járművek esetében is egyre bővülő átmeneti megoldásokra, mint pl. a vezetési segédek elterjedése, az utastér- és raktér-hőmérséklet beállítása, hűtés-fűtés, páratartalom beállítása, klimatizálás, fényviszonyok beállítása (automata redőnyök vagy elektromosság hatására sötétedő üvegek), speciális, pl. veszélyes küldemények egyedi árukezelési utasításai, élőállatok esetén automatikus etetés (mely nem egyenlő az önetetéssel, azaz nem az állat, hanem a mesterséges intelligencia dönt a táplálék mennyiségéről és időzítéséről).

Az önvezető (autonóm) járművek elterjedése jelentősen át fogja alakítani a biztosítási jogviszonyok kármegelőzésre és kárenyhítésre, a kizárt kockázatokra és a biztosító mentesülésére vonatkozó szabályokat.^[2] Jelenleg az egyik legfontosabb kérdés biztonsági szempontból a jármű útvonalának megválasztása, a jármű és rakomány őrzése, ami viszont a sofőr személyes szükségletei miatt (ha csak árukísérőt, vagyoni biztonsági szolgálatot nem alkalmaznak) nem lehet folyamatos, hiszen mind biológiai, mind jogi okokból szükséges időnként a jármű elhagyása. A jogi okokra példa, az Európai Unióban egyre több ország (álláspontom szerint teljesen jogosan) nem fogadja el a maximális vezetési idő számítása szempontjából pihenőidőnek a kamion fülkéjében töltött időt, mivel az nem nyújt akkora kényelmet, és nem fejt ki akkora regenerációs hatást, amire az élet- és vagyonbiztonság megóvásához, a biztonságos közlekedéshez mindenképpen szükség van (és akkor a sofőrök, mint emberi lények munkakörülményeiről, életminőségéről még nem is beszéltünk).

Az autonóm fuvarszközök tehát a fenti kérdéseket összességében jóval biztonságosabban tudják megválaszolni, ráadásul az útvonalkövetés, deviációs kérdések is egyszerűbben rendezhetők, hiszen nem kell attól tartani, hogy a sofőr kitérőt tesz a szerződésben meghatározott útvonaltól eltérve, hogy hazaugorjon, meglátogassa egy rokonát, esetleg átfejtse a jármű üzemanyagtankjából a gázolajat a saját tulajdonában álló dízel gépjárműbe.

[2] Ld. Napi.hu: Önvezető autó, drónszabályozás.

Ugyanígy nem releváns önvezető autó esetében az a lopás, mint potenciális biztosítási esemény, hogy a jármű sofőrülkéjébe altatógázt juttatva teszik lehetővé a rakomány eltulajdonítását. Szintén nem merül fel kérdésként az a humán sofőrök esetében gyakori helyzet, hogy mérlegelni kell a pihenőidőre, valamint a biztonságos pihenőhely kiválasztására vonatkozó szempontokat. Az EU-jog ugyanis a maximális vezetési időt a közúti fuvarozásban megengedi legálisan túllépni, ha ezzel biztonságosabb pihenőhelyen tud várakozni a gépjármű, feltéve, hogy a sofőr a többlet vezetési idő elvégzésére alkalmas állapotban van. Természetesen a fent írt gondolatok nem azt jelentik, hogy az önvezető járműveknek ne lennének teljesen saját kockázatai, valamint olyan kockázatai, amelyek fokozottabban jelentkeznek a hagyományos járművekhez képest, ezek jelentős része az ún. kiberkockázatokhoz tartozik, amelyről egy külön publikációban már értekeztem.

A természetben és logisztikában bekövetkezett károsodások igen komoly biztosítási jogi vonatkozásokkal rendelkezhetnek, hiszen sok esetben a ténylegesen bekövetkezett kár (*damnum emergens*) akár több nagyságrenddel is kisebb lehet, mint az elmaradt haszon (*lucrum cessans*), adott esetben egy filléres alkatrész elromlása, vagy akár egy ténylegesen egy karakternyi hiba, elgépelés a programkódban olyan nagyságrendű közvetlen és közvetett károkat eredményezhet, amelyek nem csupán a cég adott évi nyereségességét, hanem egyáltalán a cég létezését is veszélyeztethetik. Mindezen kockázatokra megoldást jelenthetnek a speciális (nagy)vállalati biztosítási programok, azon belül is különösen az ún. üzemszünet-biztosítás.

Novotni Zoltán megfogalmazása szerint „A gazdaság szabályozásának eszköztárából nem maradhat ki a hagyományos jogi eszközök egyik legjelentősebb területe: a szerződéses rendszer.”^[3]

Álláspontom szerint a jövőben az autonóm járművek – beleértve a fuvarszközöket és rakodógépeket (targoncák, daruk, vontatók stb.) – piaci elterjedése jogi szempontból a dologbérleti szerződések jelentőségének és számának növekedésével fog együtt jární, ugyanakkor a klasszikus alvállalkozók és teljesítései segédek szerepe jelentősen csökkenni fog a jövőben, ezáltal egyszerűbb vállalatirányítási rendszer dolgozható ki, egyszerűbb ellenőrzési, felelősségi szabályok, követhetőbb szerződéses láncolatok jönnek majd létre. A fuvarozásban, szállítmányozásban, logisztikában ráadásul különösen fontos szerep jut a gyors döntéseknek, hiszen pl. egy sztrájk, karantén vagy más hasonló fuvarozási akadály teljesen felülírhatja az eredeti szerződés rendelkezéseit. Egy jó logisztikai típusú szerződés természetesen tartalmaz rendelkezéseket a fuvarozási akadályok felmerülése esetére is, pl. alternatív útvonalat, de elképzelhető, hogy a konkrét esetben ez sem járható, és az sem biztos, hogy a feladóval fel lehet venni a kapcsolatot utólagos rendelkezést kérni, ilyenkor nem marad más, mint a feladó feltehető akaratának értelmezése és érvényesítése.

[3] Novotni, 1985, 12.

Adott esetben az is előfordulhat, hogy a szerződés teljesítése, a szerződésszegéshez tapadó negatív jogkövetkezmények, szankciók elkerülése érdekében akár más közlekedési alágazat alkalmazására is szükség lehet. Pl. a légi fuvarozás értelemszerűen a legdrágább fuvarozási alágazat, de ha nyomós jogi és gazdasági érvek szólnak a határidők, valamint ezzel összefüggésben adott szó, valamint a jó hírnév (*goodwill*), ezáltal az ügyfelek megtartásához, úgy mindez ellensúlyozhatja a közlekedési alágazatok közötti különbségeket. Jobbiztonsági szempontból, szűkebb értelemben a kereskedelmi forgalom biztonságához fűződő érdek kapcsán kiemelten fontos az ún. hézagmentes szabályozás, jelen esetben a piaci viszonyok adta kereteken belül a hézagmentes biztosítási fedezet megléte.

Hozzá kívánom tenni, hogy a piaci viszonyok természetesen nem statikusak, a jogi objektiváció elméletének értelmében nem csupán a gazdasági, kereskedelmi viszonyok hatnak a jogviszonyokra és jogintézményekre, hanem fordított hatás is érvényesül. „A XX. század első évtizedeiben kialakuló konszernekben tömörülő tőkés vállalatok formailag jogi önállóságukat nem adják fel, azonban termeléstechnikai, kereskedelmi pénzügyi és igazgatástechnikai szempontból egységet képeznek, úgy, hogy különféle jogi kötelekeket – szerződési kapcsolatokat – létesítenek egymással, abban a formában, hogy a konszernbe tömörülő tőkés vállalatok gazdasági önállóságukat elvesztik. Míg a kartellre – kialakulása idején – a horizontális kapcsolatrendszer jellemző, addig a konszernnek vertikális szervezetben alakultak ki, az egymásra utalt, egymást kiszolgáló, egymással szoros gazdasági kapcsolatban álló szervezetek között.”^[4] Adott esetben tehát a széles értelemben vett logisztikai piac kikövetelheti a biztosítási piac szereplőtől, azaz akár közvetlenül a biztosítóktól, akár közvetetten a biztosításközvetítőkön keresztül a szerződések módosítását, változó piaci igényekhez adaptálását. A szerződésekben meglehetősen változatos szerződésbiztosító mellékkötelekkel lehet találkozni, pl. késedelmi kamat, késedelmi kötbér.

Valójában ma már kijelenthetjük, hogy a biztosítási szerződések révén keletkező biztosítási fedezetek fontos szerepet játszhatnak a szerződő felek kiválasztásában, sőt kellően tájékozott piaci szereplők esetében egyértelmű versenyelőnyt jelenthet a versenytársakkal szemben, éppen ezért kiemelten fontos a multimodális biztosítási szerződések kérdése. Míg „A korai kapitalizmus szerződési rendszere azonban nem szervezi, csupán regisztrálja a gazdasági élet jelenségeit, joghatást fűz az árucserkapcsolatokhoz és a szerződési szabadság kinyilvánított eszméi mellett megtiltani igyekszik minden beavatkozást a gazdaság életébe.”^[5]

A biztosítási és üzleti titok (sőt ehhez kapcsolódóan a banktitok) jelenlegi szabályozása mellett

az összetett és komplex szerződéses láncolatok alanyainak kell feltérképezniük egymás biztosítási szerződéseit, a biztosítási fedezet tartalmát, az esetleges önrész mértékét, a biztosított kockázatokat, a kizárt kockázatokat és

[4] Novotni, 1985, 17.

[5] Novotni, 1985, 14.

mentesülési okokat (utóbbi biztosítási kockázatonként természetesen változó lehet). A régi Ptk. értelmében a többes biztosítás jogszabályba ütközés folytán érvénytelen, azon belül is semmis volt, a hatályos Ptk. értelmében a kronológiailag később kötött szerződések is érvényesek ugyan, de természetesen mindez nem írja felül a káronszerzés tilalma sajátos változataként felfogható túlbiztosítási tilalom előírását. Ebből tehát az következik, hogy a biztosítási esemény bekövetkezését követően a biztosítók arányosan fogják elosztani egymás között a biztosítási szolgáltatást, ugyanakkor közgazdasági szempontból aránytalanul magas díjat fizetett vagy a konkrét ügyfél, vagy az érintett ügyfelek összessége a biztosítási fedezetért.

A hatályos Ptk. egyik nívuma, hogy ezek a szerződések nem érvénytelenek, de ezzel álláspontom szerint a jogalkotó valójában nem az indokolatlan többes biztosítás intézményét kívánta pártolni és elterjeszteni, hiszen ez indokolatlan kiadásokkal, túlzottan magas biztosítási díjakkal jár a szerződők számára, hanem azt a helyzetet kívánta orvosolni, amikor a kronológiailag ugyanarra a biztosítási szerződési érdekre később szerződést kötő fél szubjektíve jóhiszemű volt, azaz nem tudott, és a kellő gondosság tanúsítása mellett nem is kellett tudnia a korábbi biztosítási fedezet fennállásáról, de a károsító biztosítási esemény bekövetkezését követően csak a később kötött, ebből következően a korábbi magánjogi kódex értelmében törvénybe ütközés folytán érvénytelen, azon belül semmis szerződés biztosítójának jelentette csak be a kárt határidőben, ahol – miután feltárták a semmisségi okot, úgy kellett tekinteni, mintha a későbbi szerződést meg sem kötötték volna – nem számíthatott semmilyen pénz-, vagy pénzbeli értékkel bíró egyéb szolgáltatásra. Természetesen a többes biztosítások szabályozásának reformja összhangban van egy másik biztosítási jog jogszabályváltozással is. Míg ugyanis korábban (függetlenül attól, hogy fogyasztói szerződésről volt-e szó vagy sem) semmiképpen sem eredményezhette az ügyfél késedelmes kárbejelentése a biztosító mentesülését, csupán akkor mentesült a biztosító, ha a késedelem miatt a biztosítási esemény utólagos ellenőrzése lehetetlenné vált (bizonyítékok megsemmisültek, térfelügyelő kamerák felvételét letörölték, vagy a végtelenített felvétel automatikusan felülírta magát, a tanúk emlékezete megkopott, a féknyomokat elmosta az eső, okiratokat leselejteztek, stb.), ma már más a helyzet. Korábban hiába szövegezte a biztosító formailag úgy a szerződést, hogy a késedelmes kárbejelentés a biztosító automatikus mentesülését eredményezte volna a szerződésből, mindez az ún. egyoldalú (klaudikáló, sántikáló) kógenca megsértését jelentette, következésképpen ez a szerződéses rendelkezés a részleges érvénytelenség (semmisség) szabályai miatt a szerződés többi részének érintetlenül hagyásával nem írottak volt tekintendő.

Fontos annak hangsúlyozása, hogy a biztosítási szerződés tárgya a biztosítás érdek, és nem a biztosított vagyontárgy (amennyiben ilyen létezik egyáltalán az adott biztosítási szerződésben) – ez csupán pusztán a biztosítási szerződés közvetett tárgya lehet. Kárbiztosítások esetén beszélhetünk a biztosítási esemény elmaradásához, minél későbbi bekövetkezéséhez, valamint a mégis bekövetkező károsító biztosítás esemény káros hatásainak mérsékléséhez fűződő érdekről

(ennek hangsúlyozása azért fontos, mert sajnos még a hazai jogi felsőoktatás egyes tankönyvei is elfeledkeznek arról, hogy az összegbiztosítások egyes nemeinél nem hogy kárról nem beszélhetünk, hanem az uralkodó társadalmi felfogás szerint negatívan megítélt eseményről sincsen szó, hanem pont annak ellenkezőjéről, pl. születés, házasságkötés, adott életkor megélése).

A biztosítási érdekek hordozóját jogszerű, legális, jogilag elismert érdek kell, hogy fűzze a biztosítási érdekhez, ami a klasszikus iskolapéldának tekinthető tulajdonosi pozíciónál nagyságrendekkel tágabb ugyan, de közel sem parttalan. Ha nem is teljeskörűen felsorolva, de a fontosabb példákat megemlítve egy alapanyag, segédanyag, alkatrész, félkész termék, vagy akár a véglegesen elkészült, értékesítésre szánt áru esetében a tulajdonoson kívül meglehetősen tág személyi kör rendelkezik jogszerű kárbiztosítási érdekekkel, ide tartozik többek között a komplex logisztikai szolgáltató, a szállítmányozó, a fuvarozó, a közraktár, a raktár, az őrző-védő vállalkozás, az előbbiek közreműködői és teljesítési segédei, valamint végül, de nem utolsósorban az anyag fizikai mozgását, mint reálaktust végző munkavállalók és megbízottak mint természetes személyek. Ugyanakkor azt is ki kell emelni, hogy olyanok is lehetnek, sajnos nem is kevesen, akik noha kárbiztosítás esetén rendelkeznek a károsító biztosító érdek elmaradásához etc. fűződő érdekekkel, de az jogellenes, pl. ilyenek minősül a rabló, a tolvaj, a védekezésre képtelen személyt kifosztó, az orgazda, a felsorolt elkövetők tetteistársai, felbujtói és bűnsegédei egyaránt.

Hozzá kívánom tenni, hogy noha még létezik a jogtudományban a személy- és vagyónbiztosítás elhatárolása, de ma már korántsem olyan nagy jelentőségű és elterjedtségű, mint mondjuk a XIX. századi hazai vagy német jogirodalomban, különösen azért, mert egyes biztosítási módzatok esetén a határozott választóvonal, cezúra meghúzása gyakorlatilag lehetetlen. Fontos tehát a szerződő feleknek tudniuk az adott biztosítás érdekre vonatkozó biztosítási fedezetet, ennek feltérképezését, összevetését a szerteágazó biztosítási jogi nyelvezet, a biztosítók sajátos és egymástól jelentősen eltérő szerződési feltételei, az egy dokumentumba foglalt, egymástól kellőképpen el nem különített módzatok (időnként összevegyített hatást keltő) megfogalmazása nem segítik, azaz mindenképpen komoly biztosítási jogi szaktudást igényelnek. A biztosítók igen jelentős tudástőkével rendelkeznek, ezekben (természetesen a megfelelően irányadó adatvédelmi normák és előírások betartásával) sok a kihasználatlan kapacitás és potenciális hozzáadott érték, mely a gazdaság és társadalom javát szolgálhatná, bár kétségkívül megindultak közgazdasági, műszaki és csekélyebb mértékben olyan jogi kutatások, melyek a fenti célokat szolgálják.

Bár hazánkban relatíve sok a (jellemzően egyoldalú, ritkán kétoldalú) szerződéskötési kötelezettséget előíró jogszabály, mégis, a piaci viszonyok között számos szerződés tartalmaz (értelemszerűen egyoldalú) szerződéskötési kötelezettséget az ügyfél számára. Ilyen pl. a lízing-, azon belül is különösen a pénzügyi lízingszerződések köre, ahol a lízingbeadók a szerződésben számos szigorú előírással élnek, melyek közül az egyik legjelentősebb a lízingtárgy piaci értékére kötendő összkockázatú (*all risks*) biztosítási szerződés megkötése, és a biz-

tosító szolgáltatásának a lízingbeadóra engedményezése. Örvedetes módon az MNB-engedélyköteles pénzügyi tevékenységet folytató lízingcégek gyakorlata helyesen alkalmazza az engedményezés kifejezést, és nem keveri össze a kedvezményezetti minőséggel.

Hangsúlyozni kívánom, hogy az a megoldás sem ritka, amikor a szolgáltató egy vele tartós gazdasági kapcsolatban levő biztosítóval számára egyedi, az ő igényeire szabott általános szerződési feltételeket dolgoztat ki, majd a szolgáltató ügyfelei nem egyesével kötnek biztosítási szerződést a biztosítóval, hanem a szolgáltató mint szerződő fél és a biztosító közötti szerződéshez a szolgáltató ügyfelei, mint biztosítottak csatlakoznak. „Az egyik ilyen jelenség a direkt gazdaságirányítás korszakában kibontakozó kooperációs jellegű kapacitáslekötési szerződések jelentkezése. A kapacitáslekötési szerződésben a szerződő felek között jövőbeni szerződések tekintetében jön létre megállapodás /előszerződés jelleg/ és ez a rendszer akár az alapanyagbeszerzés, akár az értékesítés tekintetében termelési biztonságot nyújtott, lehetőséget adott hosszabb távú tervezés kialakítására, ugyanakkor megszervezte az érintett vállalatok gazdasági tevékenységét. A kapacitáslekötési szerződések kialakítása márr megteremtette az alapot ahhoz, hogy a vállalatok ter-
vutatásuk nélkül is képesek legyenek egymás közötti hosszabb távú gazdasági kapcsolatuk kialakítására, de nem a hatalmi parancs, hanem a közös megegyezés alapján. Különösen alkalmas eszköznek látszott a kapacitáslekötési szerződési rendszer a bonyolult beruházási folyamatok megszervezése és előkészítése körében.”^[6]

Olyanra is van példa, hogy a szolgáltató és ügyfele a biztosítási szerződés szempontjából ún. társbiztosított jogviszonyban vannak, amelyet a hatályos Ptk. ugyan nem ismer, de a szerződéses gyakorlat igen. A Ptk. felhatalmazó rendelkezése értelmében számos csoportos biztosítási szerződés él azzal a megoldással, hogy kizárja a biztosított szerződésbe való belépésének, azaz szerződő féllé válásának lehetőségét, ezáltal azt is lehetlenné teszi, hogy a (társ)biztosított a biztosítási szerződést módosítsa. Azért is kifejezetten jelentős ez a kérdés, mivel a csoportos biztosítási szerződések esetében a biztosítási szerződések jogosultja (pl. hitelfedezeti, lízing- stb. ügylethez kapcsolódó biztosítási szerződések esetében) a szolgáltató, és a biztosított így nem tud új jogosultat (pl. saját magát) megnevezni a szerződésben. Sok esetben a több kockázatot és biztosítási módozatot egy okiratba foglaló vegyes biztosítási szerződések akkor is kedvezményezettnek hívják a biztosítási szerződés jogosultját, ha a szerződés csupán részben életbiztosítási szerződés (hiszen mind a hatályos Ptk., mind a régi Ptk., mind pedig a régi Kt. értelmében csak az életbiztosítási szerződés jogosultját hívjuk kedvezményezettnek), és részben kárbiztosítási szerződés, utóbbi esetben a kedvezményezett megjelölés helytelen. Tekintettel arra, hogy összegbiztosításnál klasszikus kárról nem is beszélhetünk, hanem egy előre kialakított összeg megfizetése a biztosító kötelezettsége, összegbiztosítás esetén helytelen az a biztosítói gyakorlat, amely „kárszám” és „kárigény” kifejezéseket használ.

[6] Novotni, 1985, 28.

A kockázatokat adott esetben már a vállalkozás alapítása előtt fel kell mérni: a logisztikában áru térbeli áramlása során a legkockázatosabb részmozzanatok közé tartozik a be- és kirakodás, átrakodás, csomagolás. A hosszú és összetett, komplex logisztikai láncolatok összetett szerződéses rendszereket követelnek meg, ahol a szerződéses hatályosítása, aktualizálása, a változó jogszabályokhoz, munkavállalókhöz, alvállalkozókhöz, technikai eszközökhöz igazítása komoly jogi szaktudást és munkamennyiséget igényel. Ebből a szempontból különösen sajnálatos, hogy a nem jogász szakos munka- és vállalkozási tapasztalattal nem rendelkező, pl. közgazdász vagy mérnök nappali tagozatos hallgatók jelentős része mennyire nem tartja fontosnak a releváns jogi ismeretek elsajátítását, ezzel szemben a fenti szakok különböző levelező és posztgraduális változatainál pedig pont ellenkezőleg, igen jelentős a hallgatói érdeklődés a jogi, azon belül a biztosítási jogi tudás iránt. „Ésszerű megoldás csak úgy jöhet létre, ha a szerződési kapcsolatrendszer pólusain a felek gazdaságszervező szerződések keretei között, érdekközösségeket hoz létre. Az azonos póluson elhelyezkedő felek között arányos kockázatvállalási és eredményességi szemléletnek kell érvényesülnie, mert csak ilyen anyagi érdekeltségen alapuló közös szemlélet mellett áll fenn annak a reális lehetősége, hogy együttműködési kötelezettségeiket reálisan értékeljék, az elérhető gazdasági eredményben – ugyanakkor a gazdasági kockázatokban is – érdekeltekké váljanak.”^[7] Valójában tehát a biztosítási szerződés igen komoly gazdaságszervező jelleggel bír, hiszen a szerződésekre vonatkozó jogszabályi és szerződéses normák jelentős része a kockázatok elosztásáról szól, és ennek a célnak ha nem is az egyetlen, de az egyik legjobb és legfontosabb jogi eszköze a biztosítási jogviszony és a biztosítási szerződés.

Hangsúlyozom, hogy személy szerint nem értek egyet a hatályos biztosítási kódex (Bit.) azon rendelkezésével, miszerint a kölcsönös biztosító egyesületi tagokkal a biztosító egyesületnek külön biztosítási szerződést kell kötnie, és nem elegendő pusztán az egyesületbe történő belépés, a belépési nyilatkozat megfelelő tartalommal való elfogadása (aláírása), melyben értelemszerűen a belépő tag magára nézve kötelezőnek ismeri el az egyesület alapszabályát és egyéb szabályzatait, egyúttal pedig kötelezettséget vállal a mindenkor kölcsönös biztosító egyesületi tagdíj megfizetésére. Azzal azonban messzemenőig egyetértek, hogy a hatályos Bit. nem pusztán biztosító egyesületekről szól, hanem kölcsönös biztosító egyesületekről, ezáltal némileg tompítva a biztosításban sajnálatos módon kiveszőben lévő szolidaritás okozta űrt. Hozzá kívánom tenni, hogy az angolszász biztosítási jogi terminológiában is a *mutual insurance association* a bevett elnevezés, azaz a szolidaritásra épülő kölcsönösséget a biztosító egyesületek elnevezésében is hangsúlyozzák. Szintén nem értek egyet, és sajnálatosnak tartom azt a névváltozást, melyen a magyar ügyvédi hivatásrendi kar jelentős részét tagjai sorában tudható, MÜBSE rövidítésű kölcsönös biztosító egyesület elnevezésének feloldásában ment végbe. Míg korábban a biztosító egyesület

[7] Novotni, 1985, 96.

teljes neve Magyar Ügyvédek Kölcsönös Biztosító és Segélyező Egyesülete volt, addig ma csupán Magyar Ügyvédek Kölcsönös Biztosító Egyesületének hívják, azaz a teljes elnevezésből eltűnt a szolidaritásra utaló „Segélyező” jelző. Ezt a magam részéről akkor is sajnálatosnak és helytelen példamutatásnak tartom, ha az egyesületi szabályzatokban továbbra is lehet találni szolidaritási elemeket.

Hasonlóképpen elhanyagolt a magyar pozitív jogi szabályozásban és piaci gyakorlatban a biztosító szövetkezet jogintézménye. Annak ellenére, hogy a korábban oly népszerű és sikeresen működő biztosítási szövetkezeti forma a rendszerváltást követő összes biztosítási kódexben megengedett volt (ráadásul nem csupán hagyományos biztosítóknak, hanem viszontbiztosítóknak is), és a hatályos Bit. is szabályozza ezt a sajátos cégformát, sajnos a gyakorlatban egyetlen biztosító szövetkezet sem működik hazánkban. Azzal sem értek egyet, hogy a hatályos Ptk. XXII. Címe a biztosítási szerződésre vonatkozó rendelkezéseket csupán a kölcsönös biztosító egyesületekre rendeli alkalmazni, és a biztosító szövetkezetekre nem. Érdekes, hogy bár a hatályos Ptk. tartalmazza, de a gyakorlatban az esetek döntő többségében sajnos nem érvényesül az a szabály, hogy a jogi személyeknek a működéshez szükséges vagyonnal rendelkezniük kell. Úgy tűnik, hogy a jogalkotó a fenti szabállyal nem csupán a potenciális hitelezők védelmét kívánja előírni, hanem az öngondoskodásra is ösztönözni kíván, kár, hogy a fenti szabály – köszönhetően az érvényesülését elősegítő részletszabályok, végrehajtási szabályok hiányának – jogszociológiai értelemben szinte nem is létezik.

A fenti szempontok szerinti álláspontom szerint egyes biztosítási szerződések (így különösen az üzemszünet-biztosítási szerződés is) a gazdaságsszervező szerződések csoportjába tartozna. A piaci működése során bevett gyakorlat, hogy a nagyobb termelő gyárak ugyanazon alapanyag, alkatrész vagy félkész termék beszerzése esetén nem csupán úgy versenyeztetik a beszállítókat, hogy mindig csupán egy nyertes van, hanem sok esetben egyszerre minimum két-három beszállítóval is szerződnek egyszerre, csökkentve ezzel az ellátási lánc megszakadásának esélyét. „A reális igény a gazdasági kreativitás szolgálatába állított jogászi kreatív alkotókészség felé fordul: a tényleges értékviszonyokat elemző, a jogi összefüggéseket felismerő, a hosszútávú kapcsolatokból adódó érdekellentétek előzetes kiküszöbölését megtervező, a felek jogi helyzetét kialakító szerződések megszerkesztését és létrehozását várja el.”^[8]

A *stock throughput* kötvény a terméket szinte a „bölcsőtől a sírig” elkíséri, a nyersanyagtól egészen a kiskereskedelmi üzletben történő eladásig.^[9] Már eleve a profitot tartalmazó eladási árat tartalmazza biztosítási összegként a kötvény, ugyanakkor a potenciálisan kalkulált, de ténylegesen fel nem merült költségeket levonják a biztosító szolgáltatásából a túlbiztosítás elkerülése érdekében.^[10] „A gazdaságsszervező szerződések egyik sajátossága az, hogy mivel nem a köz-

[8] Novotni, 1985, 31.

[9] Burges, 2012, 141.

[10] Roberts, 2011, 429.

vetlen árukapszolatok szabályozására hivatottak, így a szerződésekben szankció szabályok nem szerepelnek, legfeljebb a tartós jogviszonyok megszüntetésének szabályai. E szerződések megszégése több síkon különféle intenzitással, eltérő gazdasági hatásfokkal és különböző érdeksérelmeket okozva történhet. Ezért úgy tűnik, hogy a gazdaságirányító szerződésekéből eredő jogviták elbírálása a hagyományos jogvédelmi eszközök útján kétséges értékű és kétséges határfokú. Az elmondottakra figyelemmel úgy gondoljuk, hogy a gazdaságirányító szerződésekéből eredő konfliktushelyzetek feloldásának elsődleges útja az érintett felek közötti érdekegyeztetés mely megvalósulhat a kialakult struktúra intézményrendszerén belül, de külön eljárások /pl. választottbíráskodás/ útján is.”^[11]

A globális stock throughput összkockázatú kötvények elsődlegesen ugyan a szélesen értelmezett árura vonatkoznak, ugyanakkor gyakran tartalmaznak ún. üzemszünet-biztosítást is (*business interruption cover*), amit árukészlet plusz meghatározott százalék módon foglalnak a biztosítási kötvénybe. Ez a meghatározott százalék akár 30% is lehet, melynek elégnek kell lennie az árukészlet pótlására, a fuvardíjra és a járulékos költségekre.^[12]

A biztosítók a folyamatos, megszakítás nélküli fedezetet preferálják egyre inkább, hozzátéve, hogy nincs még ezeknek a klauzuláknak akkora bírói gyakorlatuk.^[13] Ez egy speciális, átfogó biztosítási megoldás, melynek célja, hogy a biztosítatlan szakaszokat kiküszöbölje az áruk térbeli áramlása során, mely több hagyományos kötvény fedezetét egyesíti magában, egyszerűsítve a biztosítási szerződés megkötésének folyamatát, csökkentve az adminisztrációs költségeket. Az ügyfél igényeire szabott biztosítási szerződések a hagyományos biztosítási szerződések esetleges átfedéseit, az ezzel kapcsolatos indokolatlan biztosítási díjak fizetési kötelezettségét is ki tudják kapcsolni.

A globalizáció, noha számos előnnyel jár a tőke és áruk szabad mozgása révén, rendszerszintű, új kockázatokat hordoz. A kockázatok gyorsabban és messzebbre, egyik országról, gazdasági szektorról a másikkra könnyebben terjedhetnek.^[14] A megosztott közlekedési, energia- és internet-erőforrások, politikai kockázatok a globalizálódó gazdaságban és kereskedelemben különösen nagy kockázatot jelentenek.^[15] A gazdasági társaságoknak a fentiekre reagálniuk kell, saját kockázati audittal, kockázatkezelési rendszerrel és stratégiával. A just-in-time üzleti modellben nagy a kockázata minden alapanyaggal, félkész termékkel kapcsolatos késedelemnek, készlethiánynak.^[16] Számos cég szervezte ki tevékenységének jelentős részét, pl. könyvelését, informatikai szolgáltatásait, ügyfélszolgálatát, amelyhez zökkenőmentes működéséhez folyamatosan rendelkezésre álló távközlési, informatikai és egyéb infrastruktúrára van szükség. A sokszor ten-

[11] Novotni, 1985, 257.

[12] Roberts, 2011, 282.

[13] H. Marsden, 2013, 33-42.

[14] Goldin, 2010, 4.

[15] Goldin, 2010, 4.

[16] Goldin, 2010, 22.

gerentúli szolgáltatásokban fellépő zavar korlátozhatja, vagy akár meg is béníthatja a termelést, szolgáltatást, de akár az áramszünet bekövetkezése, valamint a kiberkockázatok is ide tartoznak.^[17]

A globalizáció kihatott az ellátási láncokra is, amelyek kiterjedtebben és komplexebbek lettek.

A gazdaságban rájöttek arra, hogy a sebesség előnyt jelent, és a nagy készletek inkább költséget jelentenek, mint értéket. A szerteágazó, alvállalkozók szerződéses láncolatát alkalmazó ellátási láncban a gyártóknak jóval kevesebb direkt ráhatásuk van a logisztikára, ugyanakkor ez jóval több és szerteágazóbb kockázatot is jelent, beleértve a beszállítók által gyártott hibás alkatrészek miatti termékvisszahívások kockázatát is.^[18] „A kereskedelemmel kapcsolatos számos biztosítás, mint a szállítmánybiztosítás, már a tengeri kereskedelem hőskorában a XVIII. században széles körben alkalmazott kockázatkezelési technika volt. Ugyancsak alkalmazták ezt a biztosítási fajtát – igaz, kezdetleges formában – a szárazföldi, országhatárokat át nem lépő kereskedelem terén a százan Angliájában. A hitelbiztosítás a kezesség és a zálogjog mellett maga is egyfajta biztosítékul szolgált az adósok fizetéseképtelenségének esetére. A hitelgazdaság fejlődése a XIX. században felerősítette azokat a hatékonyabb eszközök keresésére irányuló törekvéseket, melyek segítségével a hitelügyletek kockázata tovább minimalizálódott, vagyis a hitelbiztosítás a hitelnyújtásból származó esetleges veszteségek megelőzését, mérséklését, illetve a kártalanítást helyezte előtérbe.”^[19]

2018-ban a legnagyobb üzleti kockázat az üzemszünet (*business interruption*) kockázata volt, beleértve az ellátási lánc megszakadását is (*supply chain disruption*), immár 7. éve!^[20] 7. helyen szerepeltek az új technológiák, beleértve a mesterséges intelligenciát, autonóm járműveket, 3D nyomtatást.^[21] Az informatikai rendszerek óriási kockázatokat rejtenek, pl. felhőben tárolt adatok, online foglalás, elektronikus fuvarlevelek, ellátásilánc-menedzsment miatt az üzletmenet nem csupán saját károkból fakadóan szakadhat meg, hanem a beszállítóknál, alvállalkozóknál, közreműködőknél bekövetkezett események miatt is, ez az ún. *contingent business interruption*.^[22] Fontos, hogy a vállalkozások értsék meg a saját kockázataikat, kockázati kitettséget, kockázattűrő képességüket, ismerjék meg a saját kártörténetüket, a károk okát, a később bevezetett kármegelőzési, kárenyhítési intézkedéseket.^[23] Bár nincs erre kifejezett jogszabályi előírás, de a globális nagyvállalati üzemszünet-biztosítási programok általában legalább 50 millió font feletti éves bevételnél

[17] Goldin, 2010, 28.

[18] Goldin, 2010, 29.

[19] Mohos, 2004, 283.

[20] Allianz, 2019, 4.

[21] Allianz, 2019, 4.

[22] Allianz, 2019, 10.

[23] Mann, 2020, 5.

kezdődnek.^[24] A globális programok jellemzően külön fedezetet tartalmaznak azokra a károkra, amit elektromos hiba, a gépészet vagy az informatikai eszközök meghibásodása okozott, amerikai terminológiában ezt hívják *Boiler & Machinery* fedezetnek.^[25] A megfelelő biztosítási fedezet – gyakran szakértő biztosításközvetítővel történő – kiválasztása során fel kell tárnai a vállalat kockázati kitettségét, pl. mindent saját maga állít elő, egyszerű összeszerelő vállalatról van-e szó, vagy minden alapanyagot külső beszállítóktól vásárol meg. Jellemzően nemzeti atombiztosítási *pool*-ok látják el a biztosítási feladatokat a nukleáris anyagot szállítása esetén.^[26]

Az angol biztosítási jogi gyakorlatban is számos módozata van az üzemszünet-biztosításnak, a költségekbe beletartozhatnak a késedelemmel kapcsolatos refinanszírozás költségek is, valamint a kölcsönszerződések és hitelkeret-szerződések késedelemmel arányos meghosszabbításának költségei is.^[27] A fedezet kiterjedhet a fedezet egyéb következménykárokra is, mint például jogi igényérvényesítési költségek, hirdetési költségek, adminisztrációs díjak,^[28] ilyenkor nagyon fontos a várt bevétel (*anticipated income*) kiszámítása, ennek módszertanát és képletét az üzemszünet-biztosítási szerződésnek tartalmaznia kell. A várt eladási árba belekalkulálják a folyamatban lévő fejlesztések állapotát is, azaz a fejlesztési költségeket nem közvetlenül, hanem közvetetten, az eladási árba kalkuláltan téríti meg a biztosító.^[29] Természetesen a biztosítás a nem csupán a biztosítottnál közvetlenül felmerülő költségeket is megtéríti, pl. a beszállító kárát (elmaradt hasznát), az áruk vevőit, feldolgozóit ért károkat.^[30] A biztosítási fedezet kiterjed továbbá a megnövekedett foglalkoztatási költségekre is, hiszen a minél gyorsabb kárelhárítás miatt adott esetben soron kívüli műszakot kell elrendelni a karbantartóknak, esetleg a műszaki személyzetet szabadságról kell visszahívni dolgozni.^[31]

[24] Roberts, 2011, 279.

[25] Roberts, 2011, 283.

[26] Jansen-Tersteegen – Raetzke, 2019, 82.

[27] Clarke – Hogarths – Percy et al., 2008, 187.

[28] Clarke – Hogarths – Percy et al., 2008, 188.

[29] Clarke – Hogarths – Percy et al., 2008, 188.

[30] Clarke – Hogarths – Percy et al., 2008, 189.

[31] Clarke – Hogarths – Percy et al., 2008, 190.

IRODALOM

- Allianz Global Corporate & Specialty: Risk Barometer. Top Business Risks for 2019, 2019. (Elérhető: <https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/Allianz-Risk-Barometer-2019.pdf>. Letöltés ideje: 2020. február 10.).
- Burges, Dan (2013): *Cargo Theft, Loss Prevention, and Supply Chain Security*. Butterworths-Heinemann, Waltham.
DOI: <https://doi.org/10.1016/c2011-0-06850-3>.
- Clarke, Alison – Hogarths, Robert – Percy, Catherine et al. (2008): Project and Contractors' All-Risks and Public Liability Insurance Policies. In: Hogarth, Robert (ed.): *Insurance Law for the Construction Industry*. Oxford University Press, Oxford.
- Goldin, Ian: Lloyd's 360° Risk Insight (2010): *Globalisation and Risks for Business. Implications of an Increasingly Interconnected World*. Lloyd's, London. (Elérhető: https://www.lloyds.com/~media/lloyds/reports/360/360-globalisation/lloyds_360_globalisaton.pdf. Letöltés ideje: 2020. január 20.).
- Harmathy Attila (2013): Polgári jog – gazdaság – társadalom. In: Katona Klára – Szalai Ákos (szerk.): *Hatékony-e a magyar jog?* Pázmány Press, Budapest.
- H. Marsden, Susanna (2013): The Institute Cargo Clauses (A): Recontextualized. In: *Evropska revija za pravo osiguranja (EREVIJA)*. Vol. 2013/2. (Elérhető: <http://www.erevija.org/pdf/articles/eng/SuzanaMarsden2013eng.pdf>. Letöltés ideje: 2020.02.25.).
- Jansen-Tersteegen, Achim – Raetzke, Christian (2019): Current issues of insurers with the transport of nuclear material. In: Feldman, Ulrike – Raetzke, Marc – Christian Ruttlof (eds.): *Atomrecht in Bewegung*. Nomos, Baden-Baden.
DOI: <https://doi.org/10.5771/9783845297002-79>.
- Mann, Greg (2020): Changing Property Market Playbook: Advice for Insureds. In: *Marsh Insights: Property*. 2020. február 10.
- Napi.hu: Őnvezető autó, drónszabályozás. (Elérhető: https://www.napi.hu/nemzetkozi_gazdasag/onvezeto-auto-dron-szabalyozas.700924.html?utm_source=index.hu&utm_medium=dohoz&utm_campaign=link. Letöltés ideje: 2020. február 18.).
- Novotni Zoltán (1985): *A gazdaságszervező/organizációs/szerződések népgazdasági jelentősége*. Miskolc [MTA Doktori értekezés].
- Mohos László (2004): Az áruhitel-biztosítás rövid bemutatása. In: Nochta Tibor – Bölcskei János (szerk.): *Emlékkönyv Lábady Tamás 60. születésnapjára tanítványaitól*. Szent István Társulat, Budapest.
- Roberts, Harry (2011): *Riley on Business Interruption Insurance*. 9th Edition, Sweet & Maxwell, London.

JOGFORRÁSOK

- A Magyar Köztársaság Polgári Törvénykönyvéről szóló 1959. évi IV. tv. (régi Ptk.).
- Polgári Törvénykönyvről szóló 2014. évi V. tv. (Ptk.).