

MÁTYÁS IMRE

*egyetemi docens**ME Állam- és Jogtudományi Kar*

Az INCOTERMS szabályrendszer – Történeti áttekintés, kritikai észrevételek

ABSZTRAKT

Az INCOTERMS szokványgyűjtemény a nemzetközi kereskedelem megkerülhetetlen, világszerte és nagy volumenben alkalmazott jogforrása. Kialakulása tanulságos, fejlődése érdekes, alkalmazása hatékony. Segítséget nyújt a feleknek a szerződés megkötése, a költségek viselése és a kárveszély átszállása körében. Egyszerűsége folytán értelmezése azonban számos problémába ütközik. Hogyan született meg az alkotó szervezet, milyen megfontolások mentén hozták létre a feltételeket, mit tanulhatunk a kialakulásából, milyen nehézségek merülnek fel az alkalmazása során, és milyen módon lehet őket javítani?

Kulcsszavak: INCOTERMS ■ ICC ■ értelmezés ■ klauzula ■ paritás

I. BEVEZETÉS

Az INCOTERMS (International Commercial Terms – Nemzetközi Kereskedelmi Feltételek) szabályrendszer a nemzetközi kereskedelem egyik legfontosabb joganyaga. Jóllehet, nem állam alkotta jog, így a Lex Mercatoria jogforrásai közé soroljuk, jelentősége mégis meghalad számos nemzetközi egyezményt. Alkalmazása, jótékony hatása a szerződések megkötésére és lebonyolítására, biztonságot és stabilitást nyújtó szabályozása a nemzetközi üzleti jog megkerülhetetlen forrásává emelte az elmúlt évtizedekben. Szinte nincs olyan adásvételi, áruk továbbítását magában foglaló szerződés, amely ne követelné meg a felektől az INCOTERMS alkalmazását.

Mi ihlette ennek a joganyagnak az elkészítését, melyek azok a tényezők, amelyek garantálják a nélkülözhetetlenségét, és milyen hiányossággal küzd, amelyek kiküszöbölése még sikeresebbé teheti a nemzetközi kereskedelemben? Ezekről a kérdésekről szól az alábbi írás.

II. AZ ALKOTÓ MEGSZÜLETÉSE

Az I. világháború, vagy, ahogy akkoriban nevezték, a Nagy Háború lezárta a boldog békeéveket, Európa addig legprosperálóbb korszakát. Minden újjáalakult, új államok jöttek létre, a győztesek átrajzolták Európa határait és elvetették egy újabb világégés gyilkos magvait. Cicero már jóval korábban rámutatott, hogy háborúban hallgatnak a múzsák,^[1] így sem a művészet, sem a kereskedelem nem virágozhat. A pusztító háborút követő viszonylagos politikai stabilitás megteremtése után a legfontosabb lépés a gazdasági kapcsolatok újjáalakítása volt. Az európai győztes hatalmak is súlyos veszteségeket szenvedtek, a legyőzöttek pedig a gazdasági teljesítményüket igen negatívan érintő területi veszteségeik mellett komoly háborús jóvátétellel is számolni kellett.

Jelentősek voltak az emberveszteségek, elszabadult az infláció, embertömegek vándoroltak megélhetést keresve, tehát gazdaságilag kilátástalan volt az 1919-es év.

Ekkor merült fel az ötlet, hogy meg kell alapítani a Nemzetközi Gazdasági Kamarát, amely segíthet a kapcsolatok újrafelvételében, a bizalom felépítésében és a határokon átnyúló szerződések megkötésének és lebonyolításának elősegítésében, ezáltal pedig a béke biztosításában.

A Nagy Háború ugyan megrengette Nyugat-Európa globális gazdasági dominanciáját, azonban az imperialista felépítményt még nem döntötte romba. A szociális darwinizmus és Nyugat-Európa kulturális, faji felsőbbrendűségének szlogenjei kissé megkérdőjeleződtek ugyan, ám fennmaradtak a II. Világháború végéig.^[2]

A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara (International Chamber of Commerce, Chambre de commerce internationale, a továbbiakban: ICC) elnevezésű szervezet korai sorsa azonban elválaszthatatlan volt a Népszövetség létrehozatalától.^[3] A két szervezet egyedülálló a maga nemében, mert mindkettő a mai értelemben vett modern nemzetközi szervezetek előképe volt, azzal a különbséggel, hogy a Népszövetség, amely inkább politikai jelleggel működött, nem élte túl a II. Világháború kataklizmáját, míg az ICC, amely gazdasági célok, konkrétan a nemzetközi kereskedelem liberalizálásának megvalósítására jött létre, immár 100

[1] Inter arma silent Musae.

[2] Tomashot, 2015, 42.

[3] A Párizs környéki békék egyik érdekes alkotása a Nemzetek Szövetsége, vagy ismertebb nevén a Népszövetség (League of Nations, Société des Nations) létrehozása volt, Woodrow Wilson amerikai elnök javaslata alapján, genfi székhellyel. Megalapításának célja a konfliktusok békés kezelésének előmozdítása és így a háború elkerülése volt. Alapokmánya szerint: „Magas Szerződő Felek avégből, hogy a békét és biztonságot előmozdítsák ...kötelezettséget vállalnak a háború elkerülésére, ...nyílt becsületes nemzetközi összeköttetést tartanak fenn, ...nemzetközi jog szabályait ezentúl a kormányok kölcsönös magatartásának valóságos zsinórmértékéül határozottan elismerik, ...mindennemű szerződéses kötelezettségnek lelkiismeretes tiszteletben tartását biztosítják...” Munkáját szaktestületek segítették, közöttük a máig is működő Hágai Állandó Nemzetközi Bíróság és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet. Komoly tevékenységet fejtett ki a nemzetközi gazdasági élet területén, az ICC-vel karöltve.

éve sikeresen működik. A 20-as években az ICC a Népszövetség gazdasági tanácsadó testületeként is funkcionált, és 1927-re az elsődleges gazdasági tanácsadójává vált.^[4] Bár a Népszövetség, csakúgy, mint az ICC, kezdetben a háborúban győztes szövetséges hatalmak játszótere volt, ezen hatalmak között is érezhető volt a feszültség. Az USA, hiába játszott kezdeményező szerepet a Népszövetség létrehozásában, be sem lépett a szervezetbe. Nem meglepő, hogy kezdetben az ICC-ben is a brit és francia dominancia volt megfigyelhető, ugyanis a korábbi globális hatalmak mindent elkövettek vezető pozíciójuk megőrzése érdekében, ami reménytelen vállalkozásnak tűnt a háborúban csak még inkább megerősödő USA-val szemben. Az amerikaiak ugyanis a világ elsőszámú hitelezői lettek, termelésük megháromszorozódott a háborús években, míg a gazdasági versenytársak tekintetében pedig visszaesés volt megfigyelhető.^[5] Az ICC-ben ez a szembenállás azonban a színpalok mögött zajlott, hiszen, bár a küldöttek nemzeti érdekek mentén dolgoztak, elsődlegesen a *laissez faire* politikáját követték, hangsúlyozva a globalizáció és a szabad verseny fontosságát. Sürgették továbbá az államok tartózkodását ezektől a kérdésektől, valamint az adók és vámok, mint a nemzetközi kereskedelmet akadályozó tényezők folyamatos csökkentését.^[6]

Jóllehet az ICC-t Párizsban alapították, és a székhelye is ott található, maga a gondolat egy Atlantic City-ben rendezett konferencián született meg, 1919 októberében.^[7] Az ötlet amerikai, angol, olasz, francia és belga üzletemberek egy csoportjában merült fel, akik a „béke kereskedői”-nek hívták magukat. Céljük egy olyan nemzetközi szabályrendszer lefektetése volt, amely elősegítheti a vállalatok közötti békés üzleti kapcsolatokat fejlesztését, a nemzetközi kereskedelem újjáépítését és volumenének fokozatos növelését a protekcionista gazdaságpolitika visszaszorítása révén.^[8] Ez a meggyőződés figyelhető meg Charles S. Haight manhattani ügyvéd hozzászólásában is, aki az USA-t képviselte az ICC 1925-ös, brüsszeli kongresszusán: „A külképviseletek és a diplomaták nagyon fontosak, de a kereskedők, bankárok és fuvarozók, akik a világkereskedelem működtetésében érdekeltek, sokkal, de sokkal fontosabbak. És ha a Nemzetközi [Kereskedelmi] Kamara tényleg sikeres lesz, akár csak részben is, abban a tekintetben, hogy a globális, és nagyon eltérő kereskedelmi érdekeket meg tudja úgy szervezni, hogy azok valóban együttműködjenek a közös jó elérése érdekében, már sokkal többet tettünk a béke intézményének megalapozása érdekében, mint amit

[4] Tomashot, 2015, 44.

[5] Frieden, 2017, 132.

[6] Tomashot, 2015, 59.

[7] Kelly, 2005, 259-271.

[8] Ld. ehhez: Ridgeway, 1959.

bármely békekonferencia elért, amióta a világ fennáll.”^[9]

A gondolatot tehát tett követte, és az 1920. június 23-30. között tartott alakuló ülésen már meg is született a szervezet, a nemzetközi titkárságával és rendszerével együtt. Az ICC első titkára Etienne Clementel francia politikus volt.^[10]

Nem véletlenül lett az ICC mottója a „*world peace through world trade*”, azaz világbéke a világkereskedelem segítségével.

III. AZ INCOTERMS LÉTREJÖTTE

Az INCOTERMS jogforrásilag nemzetközi kereskedelmi szokványgyűjtemény, amely tehát a nemzetközi kereskedelmi szokások összegyűjtött és írásba foglalt változata. Bár a jog és a gazdaság nem létezhet politika nélkül, és a mai világban minden jogi és gazdasági döntésnek van politikai vetülete is, fontos kiemelni, hogy az ICC létrejöttében aktív szerepet játszó üzletemberek felismerték azt a gazdasági szükségszerűséget, hogy az egységes jogi környezet kialakítása nélkülözhetetlen a világkereskedelem fejlesztése érdekében.

Ennek jegyében az ICC legelső intézkedései közé tartoztak azok, amelyek a világkereskedelem megkönnyítésének elősegítését célozták. Mivel a jogforrási jelleget tekintve szokványgyűjteményről beszélünk, fel kellett kutatni a világkereskedelemben, természetesen elsősorban a tengeri árufuvarozásban már fellelhető, és széles körben alkalmazott szokásokat. Az első ilyen, a már 1812-ben, a brit bíróságokon említett FOB^[11] paritás volt. Ez tehát a legelső olyan klauzula, amit a modern INCOTERMS előfutárának tekintünk. 1895-ben megszületett a második paritás, nem meglepő, hogy ugyancsak a tengeri árufuvarozás körében, a CIF.^[12] Az 1920-as évek elején az üzleti világszervezet tehát arra törekedett,

[9] Foreign offices and diplomats are essential, but the merchants and the bankers and the carriers who are engaged in the world's commerce, if organized, can become far more useful. And if the International Chamber [of Commerce] can succeed, even in part, in organizing the world's commercial interests, so that they really work together for the common benefit, we shall have done more towards the establishment of peace than has ever been accomplished by any peace conference, since the world began (International Chamber of Commerce, 1925, 21.).

[10] Etienne Clementel évtizedeken keresztül állt Franciaország szolgálatban, 1900-1919 között a nemzetgyűlés tagja, 1920-tól 1936-ben bekövetkezett haláláig szenátor. 1905-1906 között gyarmatügyi miniszter, 1913-ban mezőgazdasági miniszter, 1914-ben és 1924-25 között pénzügyminiszter, 1915-1919-ig kereskedelmi miniszter volt. Az ICC-t a győztes szövetséges hatalmak gazdasági fórumaként fogta fel, Németországgal szemben keményvonalas politikát képviselt. Egyik fő elképzelése, a 'Szövetségesek közti rendszer' ("Inter-Allied System" IAS) volt, amit még Georges Clemenceau miniszterelnök is támogatót 1919-ben, ám végül pont a szövetségesek ellenállása folytán hiúsult meg. A rendszer lényege a "tartós gazdasági blokk" volt, amely nemcsak Németország gazdasági és katonai megerősödését volt hivatott megelőzni, hanem biztosította volna a globális nyersanyagkészletek feletti szövetséges kontrollt is. Az IAS azonban Franciaország vezető szerepét feltételezte volna, amit az angolszász hatalmak nem néztek jó szemmel, így Clementel elképzelése nem valósulhatott meg.

[11] FOB (Free on Board): költségmentesen a fedélzetre.

[12] CIF (Cost, Insurance and Freight): költség, biztosítás és fuvardíj.

hogy feltárja és közös nevezőre hozza a kereskedők által használt kereskedelmi kifejezéseket. Ez egy olyan tanulmányon keresztül történt, amely mindössze 13 országban hat általánosan használt kifejezésre korlátozódott. Az eredményeket 1923-ban tették közzé, rávilágítva az értelmezésbeli különbségekre. Az első felmérés során feltárt eltérések vizsgálatára 1928-ban egy második vizsgálatot is elvégzett a szervezet. Ezúttal a hatókör a több, mint 30 országban használt kereskedelmi kifejezések értelmezésére bővült. Mindezen előkészületeket követően, és a kutatások eredményei alapján 1936-ban megjelent az INCOTERMS szabályok első hivatalos változata, amely módosításokkal ugyan, de mind a mai napig a nemzetközi fuvarozás alapvető jogforrása.^[13] A feltételek első változata az FAS, FOB, C&F, CIF, Ex Ship és Ex Quay^[14] paritásokat tartalmazta.

Azt követően a nemzetközi fuvarozás számos változáson ment keresztül, amelyekre a jogi szabályozásnak is reagálni kellett. Az egyre fejlődő és bővülő fuvarozáshoz történő alkalmazkodás érdekében az ICC új és továbbfejlesztett kiadásokkal jelentkezett 1953-ban, 1967-ben és 1976-ban.

A második világháború miatt az INCOTERMS szabályok kiegészítő felülvizsgálatait felfüggesztették, és ezek a folyamatok, érthető okokból csak az 1950-es években indultak újra. Ennek alapján a szokványgyűjtemény felülvizsgálatának első változatát 1953-ban adták ki.^[15] A vasúti és közúti áru fuvarozás fejlődésének okán elkerülhetetlen volt, hogy ezen fuvar módok is szerepet kapjanak a szabályozásban. Ezért három új kereskedelmi kifejezést vezettek be a nem tengeri szállításra vonatkozóan, amelyek a DCP, FOR, FOT elnevezést kapták, valamint alkalmazásra került az EXW formula is.^[16] 1967-ben az ICC elindította az INCOTERMS szabályok következő felülvizsgálatát, amelynek célja a korábbi verzió értelmezési nehézségeinek kiküszöbölése volt. A gyűjteményt két kereskedelmi kifejezéssel egészítették ki, a DAF és DDP elnevezésekkel.^[17] 1976-ban a légi fuvarozás fokozott térnyerése indokolta a népszerű kereskedelmi feltételek újabb változatának megalkotását. Ez a kiadás tartalmazza az új, FOB Airport kifejezést,^[18] amely szabálynak az volt a célja, hogy eloszlassa a FOB paritással kapcsolatos értelmezési nehézségeket, azáltal, hogy pontosan megjelölje a használt fuvar eszközt. A konténeres áru fuvarozás bővülésével és az új dokumentációs folyamatok megjelenésével okán újabb felülvizsgálatra volt szükség. Az 1980-as kiadás tartalmazta az eddigi legtöbb, 14 paritást, bevezette az FRC kereskedelmi kifejezést,^[19] amely a ténylegesen nem a hajó oldalán, hanem egy parton lévő

[13] Ld. Mordan, 1951.

[14] FAS (Free Alongside Ship): költségmentesen a hajó oldalához, C&F (Cost and Freight): költség és fuvardíj, Ex Ship: a hajóról, Ex Quay: a rakpartról.

[15] Ld. Zahn, 1965, 59-72.

[16] DCP (Delivered Costs Paid): költségfizetéssel szállítva, FOR (Free on Rail): költségmentesen a vasúthoz, FOT (Free on Truck): költségmentesen a teherautóra, EXW (Ex Works): üzemből.

[17] DAF (Delivered at Frontier) Határra szállítva és DDP (Delivered at Destination) Rendeltetési helyre szállítva.

[18] FOB Airport (Free on Board Airport): költségmentesen a repülőtérré.

[19] FRC (Free Carrier... Named at Point): költségmentesen a fuvarozónak egy meghatározott ponton.

átvételi ponton, például a konténertelepen átvett árukra vonatkozik. Továbbá beillesztésre került két újabb szárazföldi klauzula, a későbbi CPT és CIP^[20] szabályok előképeként.^[21] 1990-ben került sor az ötödik felülvizsgálati körre, amely bevezette a ma is ismert szabályok legnagyobb részét, és amely megalkotásának fő oka az volt, hogy a paritásokat hozzá kellett igazítani az elektronikus adatcsere (Electronic Data Interchange – EDI) növekvő használatához és az intermodális fuvarozáshoz.^[22] Az új szabályozás jelentősen egyszerűsítette a FRC paritást azáltal, hogy törölte az egyes közlekedési módokra vonatkozó szabályokat (Free on Rail, Free on Truck és Free on Board Airport). Mindezek helyettesítésére elegendő volt az immáron új néven alkalmazandó, FCA^[23] általános, fuvarmód-jelölést nélkülöző kifejezést használni. Ez a módosítás továbbá bevezette a klasszikus, 4 csoportos felosztást, E, F, C és D megjelölés alapján.^[24] A szabályrendszer 2000-es változata mindaddig a legkiforrottabb és legrészletesebb variáció volt, amelynek elfogadására a tízévenkénti felülvizsgálat mellett a vámkezelési kötelezettségek módosítása is alapos okot szolgáltatott. Az INCOTERMS 2000 új kiadásának felülvizsgálati folyamata körülbelül két évig tartott. Az ICC a globális kereskedelem résztvevőinek széles körétől igyekezett megtudni a reakcióikat, véleményüket és a fejlesztési javasolataikat. Ugyanakkor arra is törekedett, hogy az átdolgozott kiadás feltételeinek szövege tükrözze az üzleti gyakorlatot és tovább könnyítse a határon átnyúló szerződések megkötését és lebonyolítását. A másik ok a szállítási technikák változása volt, különösen a konténeres fuvarozás és a kombinált, multimodális fuvarozás fejlődésével és az új technológiák bevezetésével összefüggésben. Változások történtek a vámok szabályozásának területén, különös tekintettel az FAS és DEQ szerinti vámkezelési és vámfizetési kötelezettségekre, és az FCA szerinti be- és kirakodási kötelezettségekkel kapcsolatos kérdésekre. Az INCOTERMS 1990-hez képest az egyéni feltételek nem változtak, így a változtatások csak a technikai lebonyolítás fent említett specifikációit pontosították. A 2000-es kiadás megtartotta a klasszikus, 4 csoportos (E, F, C, D) felosztást.

2010-ben elérkezett a szokásos felülvizsgálati időszak, és ennek során kiemelten vették figyelembe az aktuális kereskedelmi környezet elvárásait. Az új verzió alapjaiban dolgozta át a D szabálycsoportot, eltávolítva a DAF, DES, DEQ és DDU klauzulákat, hozzáadva azonban a DAT és a DAP paritásokat.^[25] Az egyéb módosítások között szerepelt a vevő és az eladó fokozott együttműködési kötelezettsége az információmegosztásban, valamint az elektronikus kommuniká-

[20] Freight Carriage Paid to: fuvardíj valameddig fizetve; Freight Carriage and Insurance Paid to: Fuvardíj és biztosítás valameddig fizetve.

[21] INCOTERMS 1980, 1980, 108-121.

[22] Buckova, Krügerova, Koziel, 2021.

[23] FCA (Free Carrier...at Named Point): költségmentesen a fuvarozónak egy meghatározott ponton.

[24] Ld. ICC INCOTERMS 1990, 1990.

[25] DAT (Delivered at Terminal): terminálra szállítva; DAP (Delivered at Place): meghatározott helyre szállítva.

ciós eszközök használatát megkönnyítő megfogalmazás is. A feltételek száma tizenháromról tizenegyre csökkent, ezen túlmenően a szabályokat újonnan két osztályra osztották, nevezetesen az összes szállítási módra, valamint a tengeri és belvízi szállításra vonatkozó szabályokra. Az első csoportba tartoznak az EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP feltételek, a második csoportba pedig a FAS, FOB, CFR és CIF.

Annak érdekében, hogy a szabályrendszer lépést tudjon tartani a folyamatosan fejlődő globális kihívásokkal és a változó kereskedelmi környezettel, a kereskedelmi feltételek legújabb frissítése 2019 szeptemberében jelent meg. Az INCOTERMS 2020 Drafting Group jogászokból, gazdasági szakemberekből és a cégek képviselőiből állt, a világ minden tájáról. Az átfogó folyamat két évig tartott, mivel a kereskedelmi szabályokat világszerte alkalmazó számos felhasználótól begyűjtötték és tanulmányozták az arra vonatkozó gyakorlati információkat, hogy mi működik, és mi az, ami még javítható.^[26] Ezért olyan technikai változtatásokat hajtottak végre, amelyek gördülékenyebb export/import tranzakciókhoz vezetnek. A változtatások impulzusa egyrészt az volt, hogy a szabályokat a lehető legnagyobb mértékben megfeleltessék a gyakorlatnak, másrészt megkönnyítsék a felek számára a klauzulák helyes megválasztását is. Szükségesnek mutatkozott az adásvételi szerződés és a kiegészítő, főleg fuvarszerződések meghatározásának és kapcsolatának egyértelműbb magyarázata is. Ennek keretében a 2010-ben kialakított DAT paritás megszűnt, és helyét a DPU^[27] klauzula vette át, ami megkönnyíteni hivatott a felek megállapodását, ha az áru kirakodását is szeretnék szerződéses kötelezettségbe foglalni. A DPU paritás – amit korábban DAT néven alkalmaztak – megköveteli, hogy az eladó az árut úgy bocsássa a vevő rendelkezésére, hogy azt a fuvarszökevényből kirakodta. A DPU tehát az egyetlen olyan kereskedelmi feltétel, amely előírja az eladónak, hogy az árut a rendeltetési helyen kirakodja. A DPU igen rugalmas feltétel, mert bármely szállítási módra alkalmazható. A vevőnek és az eladónak megállapodásában ki kell jelölnie egy meghatározott rendeltetési helyet, ahol az eladónak (illetve az eladó által küldött fuvarszökevénynek) az árut le kell pakolnia. A DPU megköveteli az eladótól, hogy amennyiben szükséges, az export vámkezelést végezze el, az áruk behozatali vámkezelése, behozatali vám megfizetése vagy behozatali vámalakíságok elvégzése nélkül. Szintén újdonság, hogy az FCA-feltétel lehetővé teszi a fuvarlevél kiállítását fedélzeti regisztrációval. A CIF és a CIP feltételei is módosultak, ami új biztosítási standardokat határoz meg. Az INCOTERMS 2020 magyarázatokat is kínál a felhasználók számára, hogy a klauzulák az egyszerű felhasználás mellett a lehető legnagyobb segítségére legyenek a szerződő feleknek, valamint, hogy ezeket az üzleti feltételeket a gyakorlatban is magától értőddően lehessen alkalmazni.

[26] Container News: ICC Incoterms: The mightiness of three capital letters, 2022.

[27] DPU (Delivered at Place Unloaded): meghatározott helyre szállítva kirakodással.

IV. A SZABÁLYRENDSZER JELENTŐSÉGE ÉS STRUKTÚRÁJA

Az INCOTERMS kiemelkedő jelentősége abban áll, hogy alapjaiban egyszerűsíti a szerződés megkötésének folyamatát. A feleknek ugyanis nem kell külön részletezett egyezsége jutni olyan kérdésekben, mint pl. az áru átadásának vagy a kárveszély átszállásának a helye. Az egyes klauzulák ezeket a feltételeket pontosan rögzítik, így a paritásokban járatos feleknek elegendő csak megemlíteni az egyik vagy a másik betűkombinációt, a szerződő partner rögtön tudni fogja, miről is van szó.

A nemzetközi adásvétel alapvető jogforrása, a Bécsi Vételi Egyezmény^[28] rendelkezik az áru átadásának kötelezettségéről^[29] és a kárveszély átszállásának helyéről.^[30] Ezek a szabályok elégségesen tartalmazzák a fenti, döntő jelentőségű rendelkezéseket. Azonban az INCOTERMS úgy foglalja magába ezen szabályokat, hogy lehetőség szerint minden fél számára egyértelmű legyen, hogy mi a feladata. Rendelkezés választható továbbá a fuvarszerződés megkötésének és a fuvar költség viselésének kérdéseiről, valamint biztosítás megkötésének szük-

[28] Egyesült Nemzeteknek az áruk nemzetközi adásvételi szerződéseiről szóló Egyezménye, kihirdette az 1987. évi 20. törvényerejű rendelet.

[29] Az áru szolgáltatása és az okmányok átadása, 31. cikk.

Ha nem meghatározott más helyen kell teljesítenie, az eladónak az áru szolgáltatására vonatkozó kötelezettsége:

- a) ha az adásvételi szerződés kiterjed az áru elfuvarozására is, az árut a vevőhöz való továbbítás céljából az első fuvarozónak átadni;
- b) ha – az előző bekezdés alá nem tartozó esetekben – a szerződés egyedileg meghatározott árukra vagy pontosan meg nem határozott olyan árukra vonatkozik, amelyeket meghatározott árukészletből kell szolgáltatni vagy amelyeket gyártani, illetőleg termelni kell, és a szerződés megkötésekor a felek tudták, hogy az áru meghatározott helyen van vagy meghatározott helyen gyártják, illetve termelik, úgy az árut ezen a helyen a vevő rendelkezésére bocsátani;
- c) egyéb esetekben az árut a vevő rendelkezésére bocsátani azon a helyen, ahol az eladó telephelye a szerződéskötés időpontjában volt.

[30] 67. cikk

(1) Ha az adásvételi szerződés magában foglalja az áru elfuvarozását is és az eladó az árut nem valamely meghatározott helyen köteles átadni, a kárveszély akkor száll át a vevőre, amikor az árut – az adásvételi szerződés rendelkezéseinek megfelelően – a vevő részére való továbbítás céljából átadják az első fuvarozónak. Ha az eladó az árut valamely meghatározott helyen köteles átadni a fuvarozónak, a kárveszély mindaddig nem száll át a vevőre, amíg az árut azon a helyen át nem adják a fuvarozónak. Az a tény, hogy az eladó jogosult az áru feletti rendelkezési jogot megtestesítő okmányok visszatartására, nem érinti a kárveszély átszállását.

(2) A kárveszély azonban mindaddig nem száll át a vevőre, amíg az árunak a szerződés céljaira való egyértelmű kijelölése – akár az árun eszközölt megjelöléssel, akár szállítási okmányok, illetve a vevőnek küldött értesítés útján vagy bármely más módon – meg nem történik.

68. cikk

Az úton levő áru eladása esetén a kárveszély a szerződés megkötésekor száll át a vevőre. Ha azonban a körülményekből ez következik, a kárveszély az áru azon fuvarozónak való átadás időpontjában száll át a vevőre, amelyik a fuvarozási szerződést megtestesítő okmányokat kiállította. Mindazonáltal, ha a szerződés megkötésének időpontjában az eladó tudott vagy tudnia kellett arról, hogy az áru megsemmisült vagy megsérült, és ezt nem tárta fel a vevő előtt, a megsemmisülés vagy sérülés veszélyét az eladó viseli.

ségességéről is. A paritásokat alapvetően 4 csoportba soroljuk, ezek az E, F, C és D csoportok. Az első az indulási, míg az utolsó az érkezési klauzulák gyűjtőhelye, az F és C csoportban mindkét félnek van szerepe az áru továbbításában. A C parításokat együttesen kétpontos klauzuláknak nevezzük.

Az érkezési és indulási parítások elnevezése magától értetődő, hiszen az EXW választása esetén a vevőnek kell elmenni vagy fuvarszekőzt küldeni az áruért, ennek megfelelően pedig ő is köti meg a fuvarszerződést és viseli annak díjait, a D esetben mindez az eladó feladata és felelőssége. Alapvetően érinti fenti felosztás a kárveszély átszállását is, hiszen az E klauzula esetében a teljes fuvar alatt a vevőn nyugszik a kárveszély, míg a D parítások alkalmazási körében az eladó az, aki ezt az extra kockázatot viseli. Az F csoport tekintetében az eladó egy bizonyos helyre (kikötő, konténerállomás, logisztikai központ) szállítja az árut, addig ő köti meg és fizeti a fuvardíjat, de a főfuvarra vonatkozó szerződést a vevő köti meg, ő is viseli annak költségét, és a fuvarozás legnagyobb részében a kárveszély is rajta nyugszik. A C klauzulák esetében igen komoly megkülönböztetés tehető, hiszen a kétpontos jelleg azt jelenti, hogy a felek nagyobb mozgás-terrel rendelkeznek annak eldöntése tekintetében, mit szeretnének a fuvarszerződésben látni. A kétpontos karakter ugyanis azt jelenti, hogy elválik egymástól a kárveszély átszállásának a helye és az a hely, ameddig az eladó viseli a fuvar-költséget.^[31] Itt magától értetődően az eladó köti meg a fuvarszerződést, és viseli annak költségét, azonban a kárveszély átszállása a szokásos módon alakul. Mivel a kárveszély kiküszöbölésének legbiztosabb módja fuvarbiztosítás megkötése, a feleknek ebben is lehetőségük van megállapodni. A biztosítás a vevő gazdasági érdekeit védi, hiszen a vételárat akkor is meg kell fizetni, ha a fuvarozás során az áru megsérülne vagy elveszne.^[32] A vevő tehát kialakulhat olyan parításokat (CIF vagy CIP), amelyek megemelik ugyan a vételárat, azonban garantálják, hogy az eladó által megkötött szerződés feltételei nem eredményeznek nagyobb kárt a számára. A C klauzulák az INCOTERMS gyakorlati, üzleties szemléletnek mintapéldáját tárják a jogkereső közönség, a nemzetközi kereskedelmi szerződéseket megkötő felek elé.

Kiemelendő továbbá a parítások felosztása. Mint már utaltunk rá, korábban, a 2000-es verzióval bezárólag a felek pozíciója határozta meg a besorolást, addig 2010-től már inkább a fuvar mód kapta a döntő szerepet.

[31] A másik három esetben ez a hely kivétel nélkül egybevág.

[32] Ld. Bécsi Vételi Egyezmény 66. Cikk:

A kárveszély vevőre történő átszállását követően az áru megsemmisülése vagy megsérülése nem mentesíti a vevőt a vételár megfizetésére irányuló kötelezettsége alól, kivéve, ha a megsemmisülés vagy a megsérülés az eladó tevékenységének vagy mulasztásának a következménye.

E	F	C	D
EXW	FCA	CFR	DAF
	FAS	CIF	DES
	FOB	CPT	DEQ
		CIP	DDU
			DDP

1. táblázat: A klauzulák besorolása 1990-2010
(Forrás: a szerző saját szerkesztése)

Ennek megfelelően korábban az E, F, C és D csoportba tartozó paritások alkották a besorolás alapját, addig 2010 után már a fuvarszerződés jellege szerint osztályozzák a klauzulákat. Így már csupán két oszlop maradt, amelyekben vízi és egyéb paritásokat különböztetünk meg.

Tengeri vagy belvízi áru fuvarozás	Egyéb fuvar módok
FAS	EXW
FOB	FCA
CFR	CPT
CIF	CIP
	DAP
	DAT (2020 után DPU)
	DDP

2. táblázat: A klauzulák besorolása 2010
(Forrás: a szerző saját szerkesztése)

V. AZ INCOTERMS GYENGE PONTJAI

Jóllehet a szabályrendszer nagyon népszerű és alkalmazása is töretlen, vannak hiányosságai, amelyek javításával tovább lehetne csökkenteni a felhasználásával kapcsolatos kockázatokat.

Előjáróban le kell szögezni, hogy a globális jogegységesítés nagyon nehéz feladat, hiszen olyan rugalmas, jól kidolgozott normaszöveget kell megalkotni, amely a világ különböző jogcsaládjaihoz tartozó, különböző jogi és gazdasági-szociális háttérrel rendelkező jogalanyok számára biztosít megfelelő megoldást a szerződéseik megkötése és lebonyolítása során.

Elegendő, ha csak a nemzetközi adásvétel egységesítésére gondolunk, amely több évtized és számos, zsákutcába jutó kísérlet^[33] után tudott csak alakot öltetni a Bécsi Vételi Egyezmény formájában.^[34]

A kereskedelmi feltételek alkalmazása során mind jogi, mind pedig logisztikai kifogások megjelenhetnek.

Egyrészt a szabályrendszer az adásvételi szerződésekhez kapcsolódó fuvarozást renanzi, nem terjeszthető ki az olyan szerződésekre, amelyek során szolgáltatást is értékesítenek. A joganyag továbbá olyan szerződések esetében optimális, amelyeket még nem tárgyaltak meg részletesen, azaz a feleknek még van mozgásterük.^[35] Hangsúlyozni szükséges, hogy az INCOTERMS döntő fontosságú, ám csak kiegészítő megoldásokat nyújt a fuvarozással kapcsolatos kérdésekben, nem ad ugyanakkor választ olyan szerződésjogi problémákra, mint a vételár megfizetése vagy a tulajdonjog átszállása, illetőleg olyan fuvarozási szakkérdésre, mint a fuvarozó vámeljárása. Ha valamelyik fél nem járatos a klauzulák alkalmazásában, könnyen kár érheti, ha nem elővigyázatosan választja meg azokat. Az egyik legnépszerűbb paritás, a CIF körében például a felek ellenérdekeltek, hiszen az eladó köti a fuvarszerződést és fizeti a főfuvar, ezt pedig a nyilvánvalóan a lehető legolcsóbb formában fogja megtenni, ami veszélyes lehet a vevő számára. Ezért a vevőnek már előzetesen meg kell határozni a kiindulási kikötőt, hogy minimalizálja az eladó mozgásterét.

Érdekes megvizsgálni a kérdést, mi történik, ha a választott klauzula ellentétben áll a szerződés egyéb rendelkezéseivel. Mivel a felektől elvárható, hogy megfelelő felkészültséggel érkezzenek a szerződés feltételeinek tárgyalására, az ellentmondásos kikötések alkalmazása többnyire szándékos. Ilyen esetekben, mivel a szerződéses kikötés egyedileg megtárgyalt, míg a klauzula részletes tárgyalás nélkül utal az abban foglalt feltételekre, az előbbinek kell érvényesülnie. Ha az egyik fél a választott paritás előírásaival ellentétes magatartást tanúsít, akkor ez felülírja az abban lefektetett felelősségi alakzatot, azaz a félnek viselnie kell magatartásáért a felelősséget, akkor is, ha a paritás alapján nem kellett volna. A francia *Cour de Cassation* egy nemrég született ítéletében rávilágított, hogy hiába választották a felek az EXW klauzulát, ha az eladó – erre irányuló kötelezettség ellenére – elkezdte a berakodást, és ennek során a vevőnek kárt okozott, viselnie kell az ezzel okozott károkat.^[36]

Újfontos kérdés, mi történik, ha a választott klauzula egyéb kereskedelmi szokásokkal ütközik. Nevezetesen, ha a berakodási vagy kirakodási kikötők-

[33] Gondolok itt például a Hágai Nemzetközi Magánjogi Konferencia keretében, 1955-ben elfogadott, az Ingó dolgok nemzetközi adásvételre alkalmazandó jogról szóló egyezményre, vagy az UNIDROIT által 1964-ben megalkotott, Egységes törvény a nemzetközi adásvételre és az Egységes törvény a nemzetközi adásvételi szerződések megkötésére (ULIS és ULFIS) vonatkozó jogegységesítési instrumentumokra, kiemelve, hogy míg az előbb kollíziós jogi, addig az utóbbi anyagi jogi jogegységesítést kívánt megvalósítani.

[34] Ld. Mátyás, 2009, 629-635.

[35] Vogt, 2020, 307.

[36] *Légifrance: Cour de cassation, civile, Chambre commerciale...*

ben olyan kereskedelmi szokások érvényesülnek, amelyek ellentétben állnak a választott paritás előírásaival. Itt ismét csak fontos aláhúzni, hogy a feleknek ismerniük kell a nemzetközi kereskedelmi szokások tartalmát és működését. Ha ugyanis valaki FOB Hamburg paritást választ a szerződésére, akkor tisztában kell lennie a hamburgi kikötőkben érvényesülő szokásokkal, ami bizonyos esetben ellentmondásban állhat a klauzula rendelkezéseivel, más esetekben viszont kiegészítheti azokat. A versailles-i fellebbviteli bíróság (Cour d'appel de Versailles) megállapította, hogy az FOB klauzulát a berakodási kikötőben érvényesülő kereskedelmi szokások figyelembevételével kell értelmezni.^[37] Ha azonban a felek nem szeretnék, hogy a nemzetközi kereskedelmi szokások szerződésükre alkalmazandók legyenek, azokat expressis verbis ki kell zárniuk. Az INCOTERMS klauzulákban meghatározott szokások jellemzően megelőzik a helyi kereskedelmi szokásokat, tehát ezek kollíziója esetén, a felek eltérő rendelkezésének hiányában az előbbinek kell érvényesülnie.

Mindezen félreértések elkerülése érdekében a nagyobb költséget viselő félnek (E és F paritás esetén a vevő, C és D paritás esetén az eladó) nem árt komolyabb ismeretekkel rendelkeznie a kikötői kereskedelmi gyakorlatot illetően.

Az INCOTERMS 2000 még úgy rendelkezett, hogy az FOB klauzula alkalmazásánál a kárveszély akkor száll át a vevőre, amikor az áru az eladó által végzett berakodás során áthalad a hajókorláton.^[38] A 2010-es változatban ez a rendelkezés már nem található, itt a feleknek kell megállapodni a kárveszély átszállásának pontos helyében. Bár a hajókorláton való áthaladás pontos menete ellenőrzést kívánt meg mindkét fél részéről, ami azért is problémás, mert gyakran be sem engedik őket a kikötőbe,^[39] ezen kárveszély átszállási pont kiiktatása mindenképpen visszalépésként értelmezhető

Nem segíti a feleket, hogy a tengeri áruszállításra alkalmazandó FOB, CFR és CIF paritások esetén nem teljesen egyértelmű, ki és hogyan viseli a be- és kirakodás költségeit.^[40] Ezért a felek gyakran további pontosításra törekednek oly módon, hogy az FOB után illesztik a „raktározva” vagy a „raktározva és arányosan elrendezve”^[41] kifejezéseket. Ebben az esetben a rakomány elrendezése a vevő költségére az eladó feladata lenne.

VI. ZÁRÓ GONDOLATOK

Jelen tanulmány célja kettős volt, Egyrészt a lehető legrészletesebb módon bemutatni az INCOTERMS klauzulák létrejöttét az ICC kialakulásától kezdődő-

[37] Légifrance: Cour d'appel de Versailles, du 14 mars 2002, 2000-1291.

[38] Incoterm: Lecture Notes 2, 4.

[39] Incoterm. Lecture Notes 2, 5.

[40] Ramberg, E ISBN: 978-92-842-0082-5 42.

[41] „Stowed”, „Stowed and Trimmed”.

en, hiszen helyenként a források sem egységesek az egyes paritások bevezetésének időpontjában,^[42] másrészt pedig rámutatni azokra a hiányosságokra, gyenge pontokra, ahol van még terület fejlődni az egyébként igen népszerű és frekvenciátlan alkalmazott szabályrendszernek.

Az ICC létrejöttének a célja az első világháború Európa gazdaságán ejtett sebének begyógyítása és a gazdasági kapcsolatok újjáélesztéséhez szükséges bizalom megteremtése volt. Egyik legfontosabb alkotása, az INCOTERMS szabályrendszer kiemelkedő a nemzetközi jogegységesítési instrumentumok körében. Mint a *Lex Mercatoria* része, normái *soft law* jellegűek, azaz alkalmazásuk kizárólag a felek belátásán múlik. A joganyagot közel száz éve faragják, csiszolják, alakítják, hogy minél alkalmasabb legyen az áru továbbításával kapcsolatos kérdések kezelésére, a szerződészkötés folyamatának egyszerűsítésére és a határon átnyúló szerződések^[43] jelentette kiemelt kockázatok csökkentésére.

A szokványgyűjtemény nemzetközi sikertörténet, hiszen kereskedelmi feltételeit nap mint nap alkalmazzák a globális kereskedelemben. A paritások kidolgozása a fuvarnemek térhódítását követte, kezdve a tengeri árufuvarozással, majd a vasúti, közúti, légi és konténeres fuvarozás lebonyolítását elősegítő feltételekkel bővült a szabályrendszer. Mint minden jogegységesítési instrumentum esetében, itt is kulcskérdés az értelmezés, azaz annak biztosítása, hogy a széles körű alkalmazhatóság érdekében ne áldozzák fel a pontos jogi fogalmazást és világos fogalomrendszer lefektetését, amely feltételek teljesülése esetén kevés szerep jut az értelmezésnek. A legutóbbi, 2020-as változat pont egy ilyen körülményt tisztázott a DAT paritás DPU-ra módosításával.

Akadnak azonban még homályos területek bőven, főként az értelmezés és az alkalmazás terjedelme körében, ha az adott paritás kollízióban áll a szerződés egyéb rendelkezéseivel, a fél magatartásával vagy éppen az adott helyen rendszerint alkalmazott kereskedelmi szokásokkal. Az ilyen esetekről nem szól a szabályrendszer, a feleknek vagy jogi tanácsadóiknak kell nagyon figyelni egy-egy kikötő vagy átadási pont választása alkalmával. A jövőben célszerű lehet megfontolni, hogy a szokványgyűjtemény maga is rendelkezzen ezekről az esetekről, még inkább segítséget nyújtva a feleknek a speciális jogi és logisztikai kérdésekben való eligazodáshoz.

Az INCOTERMS, bár már majdnem 100 éves, az elmúlt évtizedekben sikeresen őrizte meg frissességét és alkalmasságát arra, hogy világítótorony legyen a nemzetközi gazdasági kapcsolatok viharos tengerén. Bizonyos, hogy amíg a hagyományos árufuvarozás fennmarad, az INCOTERMS változatlanul kiemelkedő szerepet fog betölteni a nemzetközi gazdasági életben.

[42] Például jó pár forrás az 1980-as felülvizsgálatra teszi az EXW paritás megjelenését, holott az már az 1953-as változatban is szerepelt.

[43] Cross-border transactions. vö tranzakciós költségek elmélete.

IRODALOM

- Buckova, Michaela – Krügerova, Martina – Koziel, Michal (2021): *INCOTERMS - history and future development*. Liberec Economic Forum.
- Frieden, Jeffrey A. (2017): *Global Capitalism: Its Fall and Rise in the Twentieth Century*. W. Norton & Company; Reprint edition.
- ICC INCOTERMS (1980): International rules for the interpretation of trade terms, ICC publication no. 350.
- ICC INCOTERMS (1990), ICC Publishing SA, publication no. 460.
- Kelly, Dominic (2005): The International Chamber of Commerce. In: *New Political Economy*. Vol. 10/2005, Issue 2.
- Mátyás Imre (2009): A Bécsi Vételi Egyezmény két évtizede és lehetséges hatása az egységes európai szerződésjog kialakítására. Előzmények, tapasztalatok, következtetések. In: *Magyar Jog*. 2009/10. sz.
- Mordan, James – Carlander, Thor – Ingwersn C. B. (1951): *Incoterms 1936, International rules for the interpretation of trade terms*. ICC Brochure No. 92.
- Ridgeway George (1959): *Merchants of Peace*. Little, Brown and Company.
- Ramberg, Jan (2010): *ICC Guide to Incoterms 2010 Understanding and practical use*. ICC Publication No. 720.
- Tomashot, Shane R. (2015): *Selling Peace: The History of the International Chamber of Commerce 1919-1925*. Dissertation, Georgia State University.
- Vogt, John – Jonathan Davis (2020): The State if Incoterm Research. In: *Transportation Journal*. Vol. 59, Issue 3.
- Zahn, Johannes (1965): Incoterms 1953. In: *Banktechnik des Außenhandels. Fachbücher für die Wirtschaft*. Gabler Verlag, Wiesbaden.

JOGFORRÁSOK

- Egyesült Nemzeteknek az áruk nemzetközi adásvételi szerződéseiről szóló Egyezménye, kihirdette az 1987. évi 20. törvényerejű rendelet.

EGYÉB FORRÁSOK

- Container News: ICC Incoterms: The mightiness of three capital letters, 2022. (Elérhető: <https://container-news.com/icc-incoterms-rules/>. Letöltés ideje: 2022.11.21.).
- Incoterm: Lecture Notes 2. (Elérhető: <https://www.studocu.com/en-gb/document/university-of-london/contract-law/incoterms-lecture-notes-2/24725115>. Letöltés ideje: 2022.11.21.).
- International Chamber of Commerce: Third Congress (Brussels - June 21-27, 1925) Group Sessions, Brochure No. 43, Brochure, Proceedings (Brussels, Belgium: International Chamber of Commerce, June 1925).
- Légifrance: Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 13 septembre 2016, 14-23.137, Publié au bulletin. (Elérhető: <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000033125028/>. Letöltés ideje: 2022.11.21.).
- Légifrance: Cour d'appel de Versailles, du 14 mars 2002. (Elérhető: <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000006940338/>. Letöltés ideje: 2022.11.21.).