

A NEMZETKÖZI KERESKEDELMI SZOKVÁNYOK JELENTŐSÉGE AZ INCOTERMS 2010 SZABÁLYAINAK TÜKRÉBEN

BÍRÓ Gabriella
közgazdász (MNB)

1. A kereskedelmi szokványok szerepe és az egységes szabályok megalkotására irányuló törekvések

A tapasztalat mind a mai napig azt mutatja, hogy az áruk határon átnyúló szállítása a belföldi kereskedelemmel összehasonlítva jóval magasabb kockázatokkal jár. Vannak olyan tényezők, mint a nyelvi akadályok, a helyi szokások, az életkörülmények vagy maga a jogrendszer, amelyek nagymértékben megnehezíthetik a nemzetközi kereskedelemben résztvevők munkáját, és helytelen értelmezésük gyakran pereskedéshez vezetnek. A szokványok nem egységes magyarázata és az országok különböző kereskedelmi gyakorlata komoly akadályt jelent a nemzetközi kereskedelemben, mivel bizonytalanságot, félreértést és vitát okoz azon kereskedők között, akik nem ugyanazzal a jogi háttérrel rendelkeznek és eltérő kereskedelmi gyakorlatot folytatnak.¹

Jó példa a szokványok körüli zűrzavarra a *FOB szokvány értelmezése* a különböző országokban, amelynek számos változata vagy típusa fejlődött ki az idők során. Ezeket a szerződéseket egészen más kontextusban használják az Egyesült Államokban, mint az Egyesült Királyságban, Kanadában vagy Ausztráliában. Az *Egységes Kereskedelmi Törvénykönyv* (UCC) 2003-as revíziója előtt csak az amerikai típusok között is többféle létezett ('litany of „variant” FOB sales'). Ilyen volt például a 'FOB Vessel', ahol az UCC szabályok az INCOTERMS szabályokhoz hasonlóan megkövetelték a rakodási folyamat megkezdését a kockázat átszállásához, míg a többi FOB klauzula esetén ez nem volt szükséges. A 'FOB place of destination' esetében az UCC szerint az eladónak a saját költségére és kockázatára kell a rendeltetési helyre szállítani az árut, és ott ajánlatot tennie az elszállítására. A 'FOB stowed and trimmed on safe

¹ *INCOTERMS 2000*. Budapest, Nemzetközi Kereskedelmi Kamara Magyar Nemzeti Bizottsága, 1999. 131–132.

berth' megköveteli az eladótól, hogy addig viselje a kockázatot és a költségeket, amíg az áru hajóba rakodása és biztonságos helyen történő elrendezése nem történik meg. További példák a 'FOB Plant' vagy 'FOB Factory', ahol már teljesen figyelmen kívül hagyják a rövidítés eredeti jelentését, és az elszállítás helye egészen egyszerűen valamely szárazföldi pont (vagyis az eladó üzeme). Végül a FOB jelentésétől teljesen eltávolodva a 'FOB Refinery' esetén „the seller has the risk and expense of loading oil into the buyer's trucks”²

A kereskedelmi szokványok és típus szerződések összegyűjtésére és rendezésére az egységes szabályok megalkotására irányuló kezdeti törekvések nyomán két szélesebb körben elfogadott és a fejlődéstörténet szempontjából lényeges gyűjtemény született meg a 20. század első felében.

Az egyik a *Warsaw–Oxford Rules* szabálygyűjtemény (1932), amelyet a Nemzetközi Jogi Szövetség (ILA) az 1928-as lengyelországi, majd az 1932-es oxfordi ülésén alkotott meg a CIF-modellszerződések egységes szabályainak összefoglalására. A *Warsaw–Oxford Rules* alkalmazása napjainkban már nem jellemző, bár továbbra sem elhanyagolható a kereskedelmi gyakorlatban. Egyes szabályai, például a tengeri szállításhoz alkalmazott 'on board' megközelítés, a lánckereskedelem, vagy az áru átvételére és megvizsgálására vonatkozó szabályok az INCOTERMS 2010-ben és a Bécsi Vételi Egyezményben is megjelennek.

A másik fontos szabályozás az 1919-ben megjelent *American Foreign Trade Definitions*, majd 1941-ben átdolgozott változata a *RAFTD*. A szokványokat elsősorban az amerikai kereskedők számára alkották meg (tehát az 1936-os INCOTERMS-szel ellentétben a belkereskedelemben is használható szabályok voltak), illetve azoknak a partnereknek, akik az Egyesült Államokkal szerződő félként jelentek meg a nemzetközi kereskedelemben. A típus szerződések tartalmukban – az azonos rövidítések ellenére – jelentősen eltértek az INCOTERMS-től, bár ez utóbbi kétségtelenül hatással volt az amerikai szokványokra.

A RAFTD kifejezései később az UCC szabályok közé is bekerültek, a 2004-es aktualizált változathoz azonban törölték ezeket (2-319. §-tól 2-324. §-ig)³. Felülvizsgálatukra 1941 óta nem került sor, így figyelmen kívül hagyják az olyan mindennapi kereskedelmi gyakorlatot mint a légi fuvarozás, a multimodális szállítási módok és a táviratnál, légipostánál gyorsabb kommunikációs csatornák használatát. Manapság már a RAFTD kifejezéseket ritkán használják, és a belkereskedelemben is egyre inkább felváltja őket az INCOTERMS, különösen annak 2010-ben átdolgozott kiadása.

A modellszerződésekre, valamint az egyéb kereskedelmi tranzakciókra vonatkozó további egységesítési kísérlet volt az Egyesült Államokban az *UCC megalkotása* (1952), amelyhez mind az 50 tagállam csatlakozott (Louisiana fenntartással). Az adásvételre vonatkozó 2. cikkely 2003-as átdolgozásáig a 2-319–2-321. paragrafusok

² Daniel E. MURRAY: Risk of Loss of Goods in Transit: A Comparison of the 1990 Incoterms with Terms from Other Voices. *The University of Miami Inter-American Law Review*, Vol. 23, No. 1 (Fall, 1991), 93–131., 103–107. www.jstor.org/stable/40176261 (2012. 03. 19.)

³ Jan RAMBERG: To What Extent do INCOTERMS 2000 Vary Articles 67(2), 68 and 69., Introduction, www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/ramberg.html (2012. 05. 05.)

tartalmazták a FOB és FAS, valamint a CIF és C&F szokványok egységes szabályait,⁴ amelyeket gyakran csak 'American Terms'-nek neveztek. Az egységesítendő témákat összegyűjtő magánintézetek javaslatai csak akkor válnak jogszabállyá, ha az egyes államok elfogadják és törvénybe iktatják.⁵

Habár a szó szoros értelmében nem kereskedelmi szokványok, *egyed iparági szövetségek standard modellszerződésai* is bizonyos szempontból a kereskedelmi szokványok egységesítését jelentik, annak ellenére, hogy nem tekintik szükségszerűen azonosnak a kereskedelmi szokványokat és a velük járó kötelezettségeket. Ezek a saját kidolgozású, szakma-specifikus szerződések részletes és precízen kidolgozott szabályaikkal biztonsággal alkalmazhatóak az ezen szervezetek által szabályozott iparági kereskedelemben. Jellemző tulajdonságuk, hogy rendelkezéseik nem csak az INCOTERMS, de a CISG alkalmazását is kizárják. Ilyen például a Gabona- és Takarmánykereskedők Nemzetközi Szövetségének (GAFTA)⁶, a NAEGA⁷ vagy a FOSFA⁸ modellszerződésai.

2. Az INCOTERMS történeti háttérének áttekintése

Az INCOTERMS kidolgozása volt az első igazi kísérlet arra, hogy a szerződő felek kötelezettségeire vonatkozó különféle értelmezéseket nemzetközi szinten egységesítsék és a leggyakrabban használt kereskedelmi szokványokat összegyűjtsék. Az első kiadás 1936-ban jelent meg a *Nemzetközi Kereskedelmi Kamara* (ICC) égisze alatt, de ezt megelőzően is komoly kutató munka folyt a szervezetben a modellszerződések egységesítése terén. Már a szervezet alapszabályának elfogadásakor (1920) feljegyezték, hogy nem létezik a kereskedők között egységes és egyetemes értelmezés a kereskedelmi szokványok tekintetében. Másként értették és használták ezeket a különböző országokban és a különféle szakmákban, így a szervezet egyik legfontosabb feladata lett a különböző helységekből létező szakmai gyakorlat és fogalmi meghatározások összehangolása.

Az ICC megalakulása után a külkereskedelmi szerződésekben használatos szokványok egységesítésének katalizátorává vált. A kongresszus tagjai megállapodtak egy munkacsoport felállításában, amelynek fő feladata lett egy összehasonlító tanulmány készítése a tagállamokban leggyakrabban alkalmazott kereskedelmi szok-

⁴ Az UCC hatályos szövege, <http://www.law.cornell.edu/ucc/2/> (2012. 05. 05.)

⁵ West's Encyclopedia of American Law: Uniform Commercial Code és Wikipedia on Answers.com: Uniform Commercial Code részek, www.answers.com/topic/uniform-commercial-code (2012. 05. 05.)

⁶ Pl. GAFTA No.100 Contract for shipment of feedingstuffs in bulk tale quale – CIF terms <http://210.212.115.113:81/Anupam%20Varma/Gafta.pdf> (2012. 05. 04.) vagy GAFTA No. 120 FOB contract for thai rice in bags or bulk www.gtradesystem.com/Commodities_Files/GAFTA%20120.pdf (2012. 05. 04.)

⁷ <http://naega.org/images/naegacontract.pdf> (2012. 05. 04.)

⁸ Pl. FOSFA-AIC: Contract for UK rapeseed in bulk suitable for oil extraction ex farm/delivered, www.gleadell.co.uk/UI/Downloads/FOSFA%2026A%20Contract.pdf (2012. 05. 04.)

ványok értelmezéséről. E munka első eredménye az ICC 1923-ban megjelentetett *'Trade Terms – Definitions'* című kiadványa, amely tizenhárom tagország hat leggyakoribb típusszerződését foglalja össze⁹. Ennek második, átdolgozott kiadása (1929) már harmincöt ország gyakorlatát tükrözi. A projekt az 1953-as harmadik kiadással fejeződött be, amely tizennyolc ország tíz modellszerződésének magyarázatát és fogalmainak gyűjteményét tartalmazza. Ezen kereskedelmi szokványok még nem a nemzeti szabályok nemzetközi szintű egységesítését jelentették, bemutatásukkal kizárólag az értelmezésbeli különbségeket akarták kihangsúlyozni. Egy ilyen előkészítő munkafolyamat nélkül azonban az első INCOTERMS megalkotása sem lett volna lehetséges.

A nemzetközi szakértői bizottság (*Trade Terms Committee of the ICC*) a korábbi Trade Terms-re alapozva 1936-ban tette közzé az INCOTERMS legelső változatát „Kereskedelmi feltételek értelmezésének nemzetközi szabályai” alcímmel. A kiadvány tíz, elsősorban tengeri szállításra alkalmazható klauzulát tartalmazott, amelyekre a kereskedők – szándékuk szerint – szerződéseikben hivatkozhattak vagy alkalmazásuktól teljes mértékben eltekinthettek.¹⁰

A második világháború után a nemzetközi kereskedelem fejlődését követve átdolgozták és 1953-ban újra kiadták az INCOTERMS gyűjteményét. A kiadvány tartalmilag jóval részletesebb a korábbi kiadásnál, és az akkori kilenc leggyakrabban használt klauzulát tartalmazza, amelyekben a FOR/FOT és DCP klauzulák révén már a vasúti és szárazföldi szállítás szabályai is egyre erőteljesebben megjelennek. Az Egyesült Államok ekkor hivatalosan tudomást sem vett az INCOTERMS szokványokról saját szabályaira hivatkozva, és a RAFTD alkalmazását ajánlotta az amerikai kereskedők és export/import vállalatok számára. Ennek ellenére, ha a szerződő partner amerikai vállalat volt, kölcsönös megegyezés esetén alkalmazható volt az INCOTERMS.

Az 1953-as kiadás kulcsfontosságú eredménye volt, hogy a lehető legrészletesebben határozta meg a felek kötelezettségeit, és korának legaktuálisabb nemzetközi kereskedelmi gyakorlatát tükrözte, így egyre több szerződésben hivatkoztak rá. Abban az esetben, ha a bevett gyakorlat jelentősen eltért az INCOTERMS szabályaitól, az adott modellszerződés csupán az eladó és a vevő minimum kötelezettségét tartalmazta, lehetővé téve, hogy a felek szabadon állapotjanak meg a minimum kötelezettségeken felüli a kötelezettségekben.¹¹

⁹ Paul DEUTSCH: „Incoterms” as an Instrument for the Allocation of Risks in Foreign Trade. *Management International*, Vol. 5, No. 1. (1965) 19. www.jstor.org/discover/10.2307/40225773?uid=3738216&uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=56141551183 (2012. 03. 16.)

¹⁰ Az 1936-os klauzulák: Ex Works, FOR/FOT, Free (named port of shipment), FAS, FOB, C&F (később CFR), CIF, Freight or Carriage Paid to, Free or Free Delivered, Ex Ship (Ex Quay); *ICC Brochure No. 92*, Introduction, www.martintittle.com/publications/Incoterms1936.pdf (2012. 05. 06.)

¹¹ Neil Gary OBERMAN: Transfer of risk from seller to buyer in international commercial contracts: A comparative analysis of risk allocation under the CISG, UCC and Incoterms, Chapter 2/B., <http://cisgw3.law.pace.edu/cisg/thesis/Oberman.html> (2012. 03. 27.)

1967-ben ismét módosították a klauzulákat, figyelembe véve a közúti fuvarozás térhódítását is. Ekkor kerültek bevezetésre azok a klauzulák (DAF és DDP), amelyeket az 1953-as változatnál még elvetett a szerkesztőbizottság. Többé már nem lehetett csupán kodifikációról beszélni, hiszen az INCOTERMS a kereskedelem változásával együtt fejlődött tovább, és immár új standardokat is bevezetett.

A légi szállítás fejlődését követve az 1976-os kiadásban megjelent a „FOB Airport”, amely a FOB értelmezésével kapcsolatos zűrzavarra vezethető vissza. Az amerikai gyakorlatban a ‘free on board’ csupán ‘delivery at a certain point’ értelemben használatos, míg a ‘FOB Vessel’ kikötés megegyezik az INCOTERMS FOB klauzulájával. Ennek fényében a ‘FOB Airport’ is egy hasonló konstrukció, mivel az eladó akkor teljesíti kötelezettségét, amikor az indulási repülőtéren átadja az árut a légi fuvarozónak („in terminal, instead of on board the airplane”), és a kárveszély is ekkor száll át az eladóról a vevőre. Ez a szabály az 1980-as INCOTERMS-ben sem változott, csak 1990-ben alakult át „költségmentesen a fuvarozónak átadva” (FCA) klauzulává, amikor a multimodális szállítási módok, valamint a roll on-roll off árutovábbítás egyre inkább uralkodóvá váltak és az egyes szállítási módokra vonatkozó külön klauzulákat megszüntették.

A következő átdolgozott kiadás már 1980-ban megszületett, köszönhetően a nemzetközi üzleti és kereskedelmi élet területén végbement széles körű és gyors fejlődésnek. Megalkotásában jelentős része volt Jan Ramberg svéd jogászprofesszor munkájának, aki a munkacsoport elnökeként évtizedek óta részt vesz a szabályok átdolgozásában. 1978-ban megjelent tanulmányából világosan kiderült, hogy az INCOTERMS egyes szokványai nem alkalmazkodnak megfelelően a nemzetközi kereskedelem aktuális változásaihoz. Ennek feloldására a gyűjtemény átdolgozása-
kor figyelembe vették a konténeres áruszállítás, a raklapok és a roll on roll off kombinált fuvarozási technika egyre elterjedtebb használatát, illetve a szállítási okmányok terén megvalósítható egyszerűsítést. A Trade Terms munkacsoport az INCOTERMS szabályait 1980 óta tízévenként felülvizsgálja és aktualizálja annak érdekében, hogy az egyre nagyobb elismertségnek örvendő szabálygyűjtemény lépést tartson a kereskedelem fejlődésével, és tovább segítse a világ különböző pontjain folytatott kereskedelmi gyakorlat egységesedését.

3. INCOTERMS 2010

Az INCOTERMS szabályok legújabb, átdolgozott kiadása 2011. január 1-jén lépett érvénybe. A tervezetet összeállító szerkesztőbizottság munkáját széles körű konzultáció előzte meg, amelynek során párbeszédet kezdeményeztek világszerte a kereskedőkkel az ICC nemzeti bizottságain keresztül. A felhasználók és a Bizottság javaslatai, észrevételei alapján nyilvánvalóvá vált, hogy átfogó revízióra nincs szükség, azonban néhány tartalmi és formai változtatás indokolt ahhoz, hogy a szabályok megfeleljenek a mai kor általános üzleti igényeinek. A globális szállítmányozásban tapasztalható új irányok, az amerikai szokványok törlése az UCC-ből és a biztonsági intézkedések iránti növekvő igény mind az átdolgozás fő mozgatórugói voltak. A következő alfejezetekben a revízió eredményeit, a felülvizsgálat okait és az egyes változások lényegi tartalmát szeretném áttekinteni és bemutatni.

3.1. A Bevezetés és a Felhasználási útmutató

Ami az általános szabályokat illeti, a legtöbb nyugtalanságot az okozta a 2000-es verziónál, hogy gyakran nem a megfelelő klauzula került alkalmazásra, mert a felek nem elég körültekintően olvasták el a rendelkezésükre álló információkat. Az új 2010-es szabályok bevezető része hangsúlyozza, a helyes INCOTERMS szabály kiválasztásánál figyelemmel kell lenni arra, hogy a kiválasztott klauzula feleljen meg az árunak, a fuvarozási eszköznek és a felek kiegészítő kötelezettségekre vonatkozó szándékának.¹²

A korábbi bonyolultabb megfogalmazás helyett a Bevezetés rövidebb és áttekinthetőbb lett, tartalmának egy része pedig átkerült az egyes klauzulák előtt található Felhasználási útmutatóba, amely magyarázó jelleggel segíti a feleket a megfelelő szabály kiválasztásában és helyes alkalmazásában. A terminológiára vonatkozó rész és az egyes kifejezések magyarázata szintén jelentősen lerövidült, a fogalmak egyértelműbbé váltak.

A bevezető továbbra is kiemeli, hogy a kereskedelmi ügyletek lebonyolításához több, egymással szoros kapcsolatban lévő szerződés megkötésére is szükség van, mivel az INCOTERMS csak az adásvételi szerződés szabályozási körének egyes elemeire vonatkozik.¹³ A tulajdonjog átszállásával, a szolgáltatások kereskedelmével, a szerződésszegés és a felelősség kérdéseivel, a fizetési határidővel, a fizetendő árral vagy a fizetés módjával nem foglalkozik, ezeket az adásvételi szerződések egyes kikötései és az irányadó jog szabályai rendezik.¹⁴

Újdonságnak számít a helyes hivatkozás bemutatása, vagyis az adásvételi szerződésben az INCOTERMS-re hivatkozás mellett a rendeltetési hely pontosabb meghatározása. A félreértések elkerülése végett a választott INCOTERMS klauzula mellett ajánlott a földrajzi hely vagy kikötő pontos megnevezése is, majd az INCOTERMS 2010 megjelölés.

3.2. Fuvarozási módok szerinti osztályozás

Az első lényeges és igen szembevető változás az 1990-es és 2000-es kiadáshoz képest az INCOTERMS szerkezetének, pontosabban a klauzulák osztályozásának átalakulása. Az E- (indulás), F- (átadás), C- (feladás) és D (érkezés) kategóriák helyett – amelyek egyébként közös ismérvvel rendelkező klauzulákat tartalmaznak és elsősorban az eladó egyre növekvő kötelezettségei szerint alakulnak – a 2010-es

¹² *INOCTERMS 2010*. Budapest, Nemzetközi Kereskedelmi Kamara Magyar Nemzeti Bizottsága, 2010. 7.

¹³ „[...] azt mondja ki, hogy az adásvételi szerződés szerint a felek közül kinek a kötelezettsége a fuvarozással vagy a biztosítással kapcsolatos szerződés megkötése, mikor szállítja az eladó az árut a vevőnek és a felek mely költségek megfizetésére kötelezettek.” *INCOTERMS 2010* i. m. 8.

¹⁴ Olegario LLAMAZARES: Practical Guide to Incoterms 2010, *Global Marketing Business Publications*. 13–14. http://issuu.com/globalmarketing1/docs/ebook_practical_guide_to_incoterms_2010 (2012. 05. 05.)

szabályokat két jól elkülöníthető csoportba sorolták az alkalmazott fuvarozási mód alapján.

Az INCOTERMS 2010 első osztályába rendezték azokat a klauzulákat, amelyeket bármely szállítási mód esetén lehet alkalmazni (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP és DDP), míg a második osztályba a tengeri és belvízi szállításra vonatkozó szabályok kerültek (FAS, FOB, CFR és CIF). Az előbbi osztályba tartozó klauzulák egy- vagy többféle szállítási mód esetén használhatók, hajót azonban csak a fuvarozás egy részére lehet igénybe venni, kizárólag kombinált fuvarozási mód esetében. A felosztás visszavezethető a tengeri szállítás során használt terminológia, valamint az okmányokkal kapcsolatos követelmények különbözőségére, illetve arra a körülményre, hogy kombinált vagy konténeres szállítás esetén a megállapodás szerinti átadás helye vagy a rendeltetési hely (esetleg mindkettő) szárazföldi pontot jelent, míg tengeri fuvarozásnál egy előre megnevezett kikötőt (a hajó oldalánál vagy a hajó fedélzetén).¹⁵

Mindezekon felül a gyakorlat is indokolta a jól elkülöníthető osztályozást, hiszen gyakran előfordult a partnerek között, hogy a szerződésalkötés során tévesen választottak INCOTERMS szabályt, és tengeri klauzulát alkalmaztak akkor is, ha az átadás vagy a végső rendeltetési helyre érkezés szárazföldön történt. A jogi következményeket tekintve ilyenkor könnyen hátrányos helyzetbe kerülhet az eladó, hiszen a téves kiválasztásnak köszönhetően magára kell vállalnia az áru elveszésével vagy sérülésével kapcsolatos minden kockázatot arra az időre is, amikor az áru már nincs az ellenőrzése alatt, mert azt már korábban átadta leszállításra. Mivel az A3-as pont alapján nincs a megkötésére kötelezettsége, biztosítási szerződés nem fedezi a nála felmerülő károkat. (Egyébként is gyakran nehézkes megállapítani, ha az elveszés vagy a sérülés még az áru fedélzetre rakódása előtt történt, vagy utána, ha a kárt csak a rendeltetési helyen vették észre a konténer felnyitása után.)

A helyes választás jól szemléltethető, ha az eladó tengeren szeretne árut eljuttatni Dél-Amerikából Európába, és a CIP és CIF klauzulák közül kell választania. Ha a fuvarozási és biztosítási szerződés megkötésénél a célállomás Southampton, a CIF klauzula a megfelelő választás, míg ha az árut Manchesterbe akarja szállítani ugyanilyen kötelezettségekkel, a CIP klauzulát kell alkalmaznia.

A jelenlegi osztályozás alapjául szolgáló szállítási módok előtérbe kerülése és bizonyos szintű egységesítése már a húsz évvel korábbi „újítás” során is megfigyelhető. Az 1990. évi változatban ugyanis a megváltozott szállítási technikák elterjedésével az ICC előnyben részesítette a multimodális szállítási módok alkalmazását, és szorgalmazta az egyes szállítási módokra vonatkozó külön klauzulák megszüntetését. Ennek következtében törölték és az FCA klauzulával helyettesítették azokat az előző kiadásokban szereplő szabályokat, amelyek csupán egyes meghatározott szállítási módokat szabályoztak, név szerint a FOR/FOT és a Free Airport klauzulákat.

¹⁵ Jonas MALFLET: Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term. 177. <https://biblio.ugent.be/publication/1212622/file/1212631.pdf> (2012. 04.16.); ill. Charles DEBATTISTA: Incoterms 2010, University of Southampton, Institute of Maritime Law, „second most obvious change”. www.southampton.ac.uk/iml/news/incotersm_ll_article.shtml (2012. 04. 26.)

3.3. Belföldi és nemzetközi kereskedelem

Az INCOTERMS 2010 hivatalos alcímeként az „ICC szabályok a belföldi és nemzetközi kereskedelmi feltételek használatáról” elnevezést viseli, amely már önmagában jelzi a korábbi változattól való eltérés egyes okait.¹⁶ Az INCOTERMS szabályok eredetileg a határokon átnyúló áruforgalom esetén rendezték az eladó és vevő között létrejött adásvételi szerződésből fakadó egyes kötelezettségeket. Használatának nemzetközi jellegét hangsúlyozta a hagyományos megközelítés mellett elnevezése is: International Commercial Terms, vagyis nemzetközi kereskedelmi klauzulák. Idővel viszont számos tényező indokolta a szabályok egyre szélesebb körben való alkalmazását.

Már az INCOTERMS 2000 is lehetővé tette, hogy „az INCOTERMS-öt a gyakorlatban alkalmanként, pusztán a hazai piacon történő adásvételi szerződések esetén is alkalmazzák.”¹⁷ Ennek megfelelően, valamint a szabadkereskedelmi övezetek és az EU-n belüli kereskedelem térnyerésével módosították a klauzulák A2-B2 és A6-B6 pontjainak megfogalmazását, hiszen ezekben az esetekben az export- és import vámkezeletésre vonatkozó kötelezettségek feleslegessé váltak.

Az INCOTERMS 2010 ezt túlhaladva hivatalosan is elismeri, hogy a szabályokat nem csak a nemzetközi, hanem a belföldi kereskedelemben, és a vámmentes zónákon belül is alkalmazni lehet. Az ICC két körülmény miatt döntött úgy, hogy nagyobb hangsúlyt helyez a tisztán belföldi szerződésekre. Az egyik, hogy az elmúlt egy évtizedben még inkább elterjedt a klauzulák használata a belföldi partnerek között, a másik pedig az USA egyre növekvő hajlandósága, hogy az INCOTERMS szabályokat belföldi kereskedelmében is használja.¹⁸

Itt csak utalnék arra, hogy a RAFTD és az INCOTERMS szabályok között továbbra is átfedések tapasztalhatóak, és ha a lényeges kérdésekben megállapodás születik a felek között, egyes RAFTD szabályok „lefordíthatóak” a megfelelő INCOTERMS klauzulává. Előtte két fontos dolgot kell átgondolniuk a feleknek. Először meg kell egyezniük, hogy a kárveszély hol száll át az eladóról a vevőre, másodsor, ki szervezze meg a szállítást és viselje a felmerülő költségeket. Az egyik leggyakrabban alkalmazott amerikai klauzula, a ‘FOB origin, freight collect’ szerint az eladó az árut saját telephelyén adja át a fuvarozónak,¹⁹ a vevő pedig megszervezi a fuvarozást és viseli annak költségeit. A kárveszély az első fuvarozónak történő átadással száll át a vevőre, vagyis onnantól, hogy az árut elszállítják (origin). Az INCOTERMS 2010 szabályok közül az FCA klauzula A4, A5 és A3-B3 pontjai alapján megállapítható, hogy a felek a ‘FOB origin, freight collect’ helyett az FCA klauzulára hivatkozhatnak (‘seller’s premises’). Ugyanez a megfeleltetés lehetséges EXW klauzulára, ahol a vevő kötelezettsége az áru berakodása, illetve a ‘FOB origin, freight prepaid’ – CPT,

¹⁶ Az INCOTERMS 2000 „Az ICC hivatalos szabályai a kereskedelmi feltételek értelmezésére” címet viselte.

¹⁷ *INCOTERMS 2000* i. m. 131–132.

¹⁸ *INCOTERMS 2010* i. m. 7–8.

¹⁹ RAFTD, <http://wenku.baidu.com/view/2d58b9232f60ddccda38a00f.html> (2012. 04. 25.)

CIP, a 'FOB destination, freight prepaid' – DAP és a korábban már említett 'FOB vessel' – FOB vonatkozásában is.²⁰

Az eladók által kedvelt és általánosan használt EXW klauzula alkalmazását a 2010-es változások következtében inkább a belföldi kereskedelemben ajánlják. A teljesítési helyen vagy az eladó telephelyén történő berakodás a vevő felelősége, aki innentől köteles viselni az esetleges károkat és a felmerülő költségeket. A gyakorlatban azonban az sem szokatlan, ha az eladó segédkezik az áru berakodásában. Ilyen esetekben ezt pontosan és megfelelően tisztázni kell a szerződésben, pl. EXW loaded kifejezéssel, amikor az eladó veszi át a berakodással járó felelőséget. (A gyakorlatban igen ritka, hogy 'loading at the buyer's request' feltétel esetén az eladó a vevő költségére és kockázatára segédkezik a berakodásnál.) Ez a kiegészítés azonban csak kereskedelmi szokásnak tekintendő, és kétség vagy probléma esetén az INCOTERMS nem nyújt segítséget az értelmezésben, ehelyett inkább az FCA klauzula használatát ajánlja.

Az EXW klauzula alkalmazása belföldön és vámmentes zónákban csökkentheti a vevő kockázatát, hiszen nemzetközi adásvételi szerződéseknél nemcsak az áru vámkezelésével, de azzal a veszéllyel is számolnia kell, ha a szállítás egy vagy akár több fuvarozó igénybe vételével történik, és az árut nem tudja az ellenőrzése alatt tartani (a károkat viszont viselnie kell). Mivel a gyűjtő fuvarozókba rakodás igen gyakran kamion- vagy tehergépkocsi-fuvarozást jelent, kiemelkedő jelentősége van a CMR egyezménynek, amely nemzetközi közúti fuvarozás esetében alkalmazható, ha legalább az egyik szerződő fél állama aláírta az egyezményt. Ennek 17. cikk (4) bek. c) pontja szerint „A fuvarozó mentesül a felelősség alól, ha az elveszés vagy a megsérülés [...] az áru kezeléséből, felrakásából, elhelyezéséből vagy lerakásából ered, ha azt a feladó vagy a címzett, illetve a feladó, vagy a címzett nevében eljáró személyek végezték.”²¹ A fuvarozó – néhány esettől eltekintve – az áru rakodását a vevő megbízásából, annak költségére és kockázatára végzi.

3.4. Elektronikus kommunikáció

A korábbi 1990-es és 2000-es INCOTERMS kiadások idején az elektronikus kommunikáció még fejlődésének kezdetén járt. Az elektronikus adatküldés és az internet szinte újdonságnak számított és kevésbé terjedt el, így akkoriban a szabályok pontosan meghatározták az összes olyan dokumentumot, amelyeket elektronikus adatcserével lehetett helyettesíteni.²² (Az INCOTERMS 1990 és 2000 A.8. pontja szerint: „az előző bekezdésben említett okirat/okmány egy azzal egyenértékű EDI-közléssel helyettesíthető”).

A 2010-es kiadásban egy új mondat került be mindegyik klauzula A1 és B1 pontjához, amely kimondja a papír alapú és az elektronikus dokumentumok egyenértékű-

²⁰ *Domestic Use of Incoterms 2010*, www.unzco.com/infosource/whitepapers/WhitePaper-Incoterms2010-DomesticUse.html (2012. 04. 24.)

²¹ Magyarországon kihirdette a 1971. évi 3. tvr.

²² Graf von BERNSTORFF: *Incoterms 2010. Recht der internationalen Wirtschaft*, Heft 10/2010. 678.

ségét, amennyiben a felek így állapodnak meg, vagy ahol ez szokásos. Az eladó és a vevő ezentúl digitális aláírás használatával az internet előnyeit kihasználva intézhetik akár már a szerződés előkészítését, majd megkötését és teljesítését is. A szokásra hivatkozás lényeges, mivel azt jelenti, hogy bizonyos esetekben a felek nem utasítják vissza az elektronikus kommunikációt, például egy e-mail esetén.

3.5. Biztosítási fedezet és az Institute Cargo Clauses revíziója

Az INCOTERMS csupán két klauzula, a CIP és CIF esetén ír elő biztosítási kötelezettséget az eladó számára. Az áru átadásától a rendeltetési helyre történő fuvarozás időtartamára minimális fedezetű biztosítást kell kötnie a vevő javára. A biztosítási szerződésekre vonatkozó szabályok módosítása a nemzetközi gyakorlatban alkalmazott szállítmánybiztosítási feltételek, az Institute Cargo Clauses átdolgozása miatt vált aktuálissá. Az eredetileg 1982-ben bevezetett intézményes klauzulák felülvizsgálatára 2006-ban került sor, amelyet széles körű konzultáció követett. A végső verzió a 2008. októberi elfogadás és jóváhagyás után 2009. január 1-jén lépett érvénybe.

A nemzetközi szállítmánybiztosítás során leggyakrabban használt biztosítási feltételeknek három kategóriája van. Az Institute Cargo Clauses „A” (All risks) biztosítja a legteljesebb védelmet és fedezetet nyújt minden olyan kockázatból eredő veszteségre és kárra, amely a kizárások közt nem szerepel.²³ A Institute Cargo Clauses „B” (With Average) csak azokban az esetekben nyújt fedezetet, amelyeket a biztosítási kötvényben felsoroltak. Végül az Institute Cargo Clauses „C” (Free of particular Average) csupán a legkisebb fedezetet nyújtja elsősorban elemi eseményeknél, ha a veszteségek és kár nyilvánvaló és egyértelmű oka (1) tűz vagy robbanás, (2) zátonyra futás, megfeneklés, elsüllyedés vagy felborulás, (3) szárazföldi szállítóeszköz felborulása vagy kisiklása, (4) vízi vagy szárazföldi fuvareszköz érintkezése vagy ütközése idegen tárggyal, (5) a szállítmány szükségkikötőben történő kirakodása, valamint (6) közösen hozott áldozat és (7) a hajó könnyítésére a rakomány tengerbe vetése.²⁴

Az INCOTERMS 2010 figyelembe veszi a fenti záradékok változásait és minden biztosításra vonatkozó kötelezettséget külön részben foglal össze az A3/B3 „Fuvarozási és biztosítási szerződés” című pont alatt. Általánosságban az eladónak csupán információs kötelezettsége van a vevő felé, ha utóbbi saját költségére és kockázatára biztosítási szerződést kíván kötni. A két biztosítási szerződést is magában foglaló klauzula esetén (CIF, CIP) azonban a „C” záradéknak megfelelő biztosítás megkötése is az eladó feladata. Amennyiben a vevő ennél kiterjedtebb fedezetű biztosítást ohajt kötni, az eladó a vevő költségére a további fedezet biztosítására is szerződést

²³ Lloyd's Market Association, *JCC Cargo Clauses*, ICC A 2009 CL382, www.lmalloyds.com/Web/Market_Places/_nbspc__nbspc_Marine/Joint_Cargo/Cargo_Clauses/Web/market_places/marine/JCC/JCC_Clauses_Project/Cargo_Clauses.aspx?hkey=8e81aa10-07f0-4d18-884c-c2a30740d67b (2012. 05. 01.)

²⁴ Lloyd's Market Association, *JCC Cargo Clauses*, ICC C 2009 CL384; és BERNSTORFF (2010) i. m. 79.

köt. (Az „A” és „B” klauzulákon felül: Institute Strike Clauses, Institute War Clauses, Termination of transit Clause Terrorism.²⁵)

A minimális fedezet tömegárúk esetén megfelelő választás lehet, de gyakran nem bizonyul elégségesnek, így értékeesebb iparcikkéknél a kiterjedtebb fedezet, illetve kiegészítő védelmet biztosító felelősségbiztosítás ('umbrella insurance') megköltése is indokolt.²⁶

3.6. Biztonsággal kapcsolatos vámkezelés

2001. szeptember 11. és az európai terrortámadások után a biztonság sokkal fontosabb kérdéssé vált, és számos kezdeményezés látott napvilágot 'Security of the Supply Chain' célkitűzéssel. A nemzetközi kereskedelem növekedésével a supply chain terjedelme, komplexitása és volumene is növekedett, ugyanakkor sebezhetősége is egyre inkább nyilvánvalóvá vált. A támadásokban szállítási eszközöket használtak fel fegyverként, ami még inkább rávilágított arra, hogy az egyes láncszemek gyengesége a teljes láncrea kihatással van (legyen az fizikai támadás, lopás vagy terrorizmussal, szervezett bűnözéssel összefüggő cselekmény). A teljes hálózat biztonsága szorosan összefügg a határokon végzett ellenőrzésekkel, vámkezeléssel, logisztikával és a szállítmányozáshoz kapcsolódó szabályokkal, amelyek együtt biztosítják a biztonságos és megbízható áruszállítást.²⁷ Mivel a korábbi biztonsági intézkedések nem voltak kielégítőek, számos országban kötelező biztonsági ellenőrzéseket vezettek be, hogy az országba bejövő áruk ne jelentsenek veszélyt az életre és vagyontárgyakra (például a konténerek átvilágítása). Az újonnan bevezetett szabályok a szükséges ellenőrzéseket az export/import vámkezelés kötelező követelményeinek részévé tették.

A kezdeményezések közül fontos kiemelni a Vámügyi Világszervezet (WCO) Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade keretén belül bevezetett AEO (Engedélyezett Gazdálkodó) programját, amely meghatározott előnyöket jelent a követelményeknek eleget tevő, tanúsítvánnyal rendelkező vállalatoknak a vámkezelés és a biztonsági ellenőrzések terén. Az EU szintén bevezette saját AEO programját, majd az Egyesült Államokkal közösen 2009-ben megállapodtak programjaik kölcsönös elismerésében. (Az USA-ban a program megfélelője a C-TPAT elnevezést viseli.)²⁸ Az Egyesült Államokban emellett több jelentős akció is elindult a témában, például a CSI a konténerek mihamarabbi azonosítására és ellenőrzésére, vagy az Automated Targeting System 24 órás szabálya, amely megköveteli az USA-ba

²⁵ Lloyd's Market Association, *JCC Cargo Clauses*.

²⁶ MALFLIET i. m. 2.6 CIP, 166.

²⁷ EOS SUPPLY CHAIN SECURITY WG: *White Paper – A European Approach For Integrated Supply Chain Security*, 4–5. www.eos-eu.com/LinkClick.aspx?fileticket=apLX11Li3Uo%3D&tabid=225&mid=994 (2012. 04. 28.)

²⁸ NATIONAL BOARD OF TRADE: Sweden: Supply Chain Security Initiatives: A Trade Facilitation Perspective, 13-tól, www.kommers.se/upload/Analysarkiv/In%20English/New%20reports/Report%20Supply%20Chain%20Security%20Initiatives.pdf (2012. 04. 27.)

induló rakomány részletes leírását és adatainak megadását az áru hajóra rakodása előtt 24 órával.²⁹ Ezt a szabályt számos más országban és az EU-n belül is alkalmazzák, eltérés az idő limitek megadásában lehetséges.

A kormányzati szervek mellett a magán szektor nemzetközi szintű szerveződései is megjelentek a biztonsági óvintézkedések kidolgozására és megtételére. Európában 2007-ben megszületett az EOS, amely 2009 novemberében közzétette „*White Paper – A European Approach For Integrated Supply Chain Security*” című tanulmányát, amelyben javaslatokat fogalmazott meg olyan közös szabályok és standardok megalkotására, amelyek ugyanolyan szintű biztonságot nyújtanának egész Európában.³⁰

A biztonsági intézkedések egyre növekvő jelentősége szükségessé tette az INCOTERMS 2010 módosítását is, hogy a biztonságra vonatkozó előírásokat a felek is figyelembe vegyék szerződéseik során. Az A10 és B10 pontok alapján a vevőnek és az eladónak is kötelezettsége a megfelelő időben való tájékoztatás és a biztonsággal kapcsolatos információk egymással való megosztása. Az A2 és B2 pontok a szükséges vámkezelési formalitások végrehajtásának kötelezettségét írják elő mind az eladó, mind a vevő számára.

3.7. Lánckereskedelem

Az INCOTERMS 2000 homályos megfogalmazásával ellentétben a 2010-es kiadás új fogalomként említi bevezető részében a lánckereskedelmet, amelynek során az áru adásvétele többször is megtörténik az elhajózási és a rendeltetési kikötő között, a hajóút alatt. Más megfogalmazásban láncügyletnek nevezzük az olyan ügyleteket, ahol a szállítás alatt levő termék eladására egynél többször kerül sor (például tömegáruk, nyersanyagok, árutözsdei termények stb. esetén), és az okmányokat több alkalommal is eladják és átruházzák, amíg a végső vevőnek fizikailag kiszállítják az árut³¹. Az ilyen helyzetek megfelelő rendezésére a tengeri klauzulák A4-es pontjai (Teljesítés) rögzítik, hogy az áru átadása történhet a hajó oldalához (FAS) vagy a hajó fedélzetén elhelyezve (FOB, CFR, CIF) vagy az ily módon leszállított áru beszerzésével. Ez azt jelenti, hogy az a személy, aki a lánc közepén eladóként lép fel, nem az áru feladásával, hanem a már feladott áru beszerzésével teljesíti kötelezettségét a vevő felé.³² Ez megfelel a CISG rendelkezéseinek is, amely szerint az úton levő áru eladása esetén a kárveszély a szerződés megkötése pillanatában száll át az eladóról a vevőre (68. Cikk).

²⁹ <http://scm.ncsu.edu/scm-articles/article/overview-of-us-government-security-initiatives> (2012. 04. 27.)

³⁰ 1. Create a European Platform on Supply Chain Security for Public – Private Dialogue and Cooperation; 2. Improve the secure trade flow by developing common requirements for equipment, testing, interoperability and services; 3. Implement a significant EU Supply Chain Security Programme, *White Paper: Proposals for a Change: EOS recommendations*, 8–11.

³¹ SZABÓ Sarolta: *A Bécsi Vételi Egyezmény, mint nemzetközi lingua franca*. Doktori értekezés. PPKE JÁK, 2009. 118. www.jak.ppke.hu/tanszek/doktori/letolt/szs_dolg.pdf (2012. 05. 02.)

³² *INCOTERMS 2010* i. m. 12.

3.8. A kockázat átszállása a FOB, CFR és CIF klauzuláknál

Az INCOTERMS történetében – egészen a 2010-es revízióig – a FOB, CFR és CIF klauzulák alkalmazásakor az eladó akkor teljesítette szállítási kötelezettségét, amikor az áru (pontosabban a legutolsó rakomány) a megnevezett elhajózási kikötőben áthaladt a hajó korlátja fölött. Maga a fogalom még abból az időből származott, amikor a szállítmányt egyesével daruval emelték át a dokkból a hajóra ('break bulk cargo'). Az INCOTERMS 2010 szabályai ezzel szemben az eladó azon kötelezettségét határozzák meg, hogy az árut vagy a hajó fedélzetén elhelyezve adja át a vevőnek, vagy az így átadott árut beszeresse. Bár a konkrét megfogalmazás alapján nem feltétlenül egyértelmű, a 'placing them on board the vessel' csupán az áru hajóra rakodását jelenti, elrendezését és rögzítését már nem, hiszen ez utóbbiak megfelelő elvégzése a vevő felelősségébe tartozik.³³ A revízió következtében a kockázat átszállása pontosabban meghatározható, és az áru megsérülése esetén könnyebben megállapítható a felelősség. Ez a fordulat visszatérést jelent a korábban már említett Warsaw–Oxford Rules szabályaihoz (Rule 5.), de még az amerikai szabályok (RAFTD, UCC – FOB Vessel) is az alkalmasabb 'on board' megközelítést alkalmazták évtizedeken keresztül a kockázat átszállásának meghatározásánál.

A hajókorlát fogalma már a kezdetektől egyre több nehézségeket okozott, ezért elhagyása immár „pontosabban tükrözi a modern kereskedelmi valóságot és elkerüli az elképzelt függőleges vonal feletti lengés és ide-oda mozgás kockázatának idejétmúlt képzetét.”³⁴ Vegyük például a roll on roll off hajókat, ahol az árut sohasem emelik a hajókorlát fölé, ehelyett rámpákon keresztül más szállítóeszközön a hajóra gurítják. Az 1990-es és 2000-es kiadásokban még az FCA klauzula használatát ajánlották az olyan esetekre, ahol a hajó korlátjának nem volt gyakorlati jelentősége, most viszont ez a rendelkezés is értelmét veszítette. A módosítás után látszólag kevés tényleges különbség fedezhető fel a FOB és FCA klauzulák között, a két eltérés mégis jelentős. Az FCA alkalmazásánál továbbra is az áru hajóra rakodása előtt történik a fuvarozónak való átadás, és bár tengeri szállításnál is használható, kizárólag csak kombinált fuvarozás igénybe vétele estén.

Az angol joggyakorlatban Devlin bíró 1954-ben a *Pyrene Company Ltd. vs. Scindia Steam Navigation Company* peres ügyben hozott bírói döntésében is lehetetlen megoldásnak tartotta a berakodási folyamat felosztását. Állásfoglalása szerint a szállítás folyamatát egységes egészként célszerű szemlélni, és ha ebből indulunk ki, akkor maga a berakodás folyamata sem vágható két részre: nevezetesen a hajó korlátja előtti, illetve utáni szakaszra. Indoklása alapján a CIF és a CFR landed klauzuláknak kellene az alapértelmezett kategóriának lenniük a rakodás „antik” módja helyett.³⁵

³³ LLAMAZARES i. m. 11.

³⁴ INCOTERMS 2010 i. m. 10.

³⁵ GULYÁSNÉ CSEKŐ Katalin: Free on board – kérdőjelek az INCOTERMS szokványban. 100. http://elib.kkf.hu/ewp_10/2010_2_08.pdf (2012. 03. 19.)

3.9. Az új DAT és DAP klauzulák

A nemzetközi szállítmányozás nagymértékben fejlődik tovább a konténerizáció irányába, amelynek továbbra is jelentős és közvetlen hatása van a klauzulákra, jelen esetben a teljesítés helyére, valamint a terminálokon belüli árukezelés és mozgatás költségeire (THC).³⁶ Az INCOTERMS 2010 egyik legfontosabb és legszembetűnőbb változása ennek kapcsán a két új klauzula, a DAT és DAP bevezetése a korábbi négy szokvány, a DAF, DES, DEQ és DDU helyettesítésére. Ezzel az ICC szabályok száma tizenháromról tizenegyre csökkent. A két új érkezési klauzula közös jellemzői, hogy bármely fuvarozási mód esetén használhatók, a teljesítés egy előre megnevezett rendeltetési helyen történik, valamint az eladó eddig a megnevezett pontig fizeti az import vámkezelésen kívüli összes költséget és viseli a felmerülő kockázatokat. A különbség a két klauzula között, hogy a DAT megköveteli az áru fuvarszekéből történő kirakását.

A DAT klauzula alkalmazásakor a kikötőben vagy a rendeltetési helyen található előre megnevezett terminál tágabb értelemben használatos fogalom, és jelenthet bármely helyet a hajó melletti rakparttól kezdve a raktáron át egészen a különféle szállítási módokhoz kapcsolódó terminálokig. Azonban ha a terminálról az árut az eladónak még tovább kell szállítania egy másik helyre emellett, hogy a kockázatot és a költségeket is ő viseli, a DAP vagy a DDP klauzulákat kell használni.³⁷

Az új szokvány a korábbi DEQ klauzula helyére lépett, amelynél az eladó az áru rakpartra történő kirakódásával teljesítette átadási kötelezettségét, és a kirakás befejezéséig viselte az összes költséget és kockázatot. Csak tengeri, belvízi vagy multimodális fuvarozás esetén volt használható, hiszen az árut a rendeltetési kikötőben a hajóból a rakpartra kellett kirakodni. Mivel a DEQ klauzulánál is felmerülhettek problémák a terminálon belüli átadási pont és az idő nem megfelelő megadásából, az INCOTERMS 2010 a DAT felhasználási útmutatójában külön bekezdésben hangsúlyozza a megállapodás fontosságát. A költségek megosztásánál tapasztalható vitás esetek és a terminálok kezelési költségeinek vevő általi kétszeres kifizetésének elkerülésére az A6 és B6 pontok egyértelműen megosztják a költségeket az eladó és a vevő között. A DAT a DEQ korszerűsített változata. Különösen a konténeres 'terminal in-terminal out' szállítás esetén jelent a korábbiaktól pontosabb szabályozást, amikor a konténer nem a vevő helyiségében, hanem a kirakodást követően a többi konténerrel egymásra halmozva várakozik a továbbszállításra.³⁸

A másik új klauzula, a DAP a korábbi DAF, DDU és DES klauzulák szabályait egyesíti. Azt jelenti, hogy a megnevezett rendeltetési helyen az eladó köteles az árut az érkező szállítási eszközön, kirakodásra készen a vevő rendelkezésére bocsátani. A megállapodás szerinti átadási pontig az eladó visel minden felmerülő kockázatot,

³⁶ Christoph Martin RADTKE.: The New Incoterms® 2010 Rules of the International Chamber of Commerce – Trade Terms for the Next Decade, article, b) The changes in the rules, www.terralex.org/publication/a1b1c531cc (2012. 04. 17.)

³⁷ INCOTERMS 2010 i. m. 59.

³⁸ RADTKE i. m. Changes of the "D" terms.

és költséget, kivéve a kirakodás azon költségét, amelyet az eladó magára vállalt és a fuvarozási szerződés szerint is az eladót terheli.³⁹ Az áru importra történő vámkezeltetése a vevő feladata. Az átadási hely pontos meghatározása a felek számára itt is kifejezetten ajánlott.

A DDU szabályainak törlésével megszűnik a vámmentes területeken belüli és a belföldi szerződésekben történő használat során a 'Duty unpaid' kifejezés zavaró jellege. A DAF 2000 szerint az átadás és a kárveszély átszállása akkor következik be, amikor az eladó az árut a fuvarszközön, kirakodás nélkül a vevő rendelkezésére bocsátja. Az átadási hely a határ, pontosabban a határátkelőhely egy megnevezett pontja még a szomszéd ország vámhatára előtt. Az importban vámkezelés és a vám megfizetése már a vevő kötelezettsége. A klauzulát elsősorban közúti és vasúti szállítás esetén alkalmazták, kikötői átadáskor a DES (átadás a hajó fedélzetén, kirakodás és az importáláshoz szükséges vámkezeltetés nélkül) és DEQ klauzulák voltak használatosak. A felmerülő kérdések és a helytelen használat miatt a törlése mellett döntöttek a szerkesztőbizottság tagjai. Egyrészt a közös piacokon megszűnt a határ-ellenőrzés, és jelentőségüket veszítették a piacon belüli országhatárok, így a klauzula alkalmazása immár nem volt zökkenőmentes. Másrészt problémát jelentett az is, hogy a vevő nem tudta ellenőrizni az árut, mielőtt a határon megtörtént az átvétele. Harmadrészt pedig nemcsak amiatt vált alkalmatlanná a klauzula használata, mert az áru sérülése esetén nehezen lehetett tisztázni a kár keletkezésének idejét (vajon még a határ előtt vagy már az átlépése után történt), hanem amiatt is, mert a kockázat és a költségek átszállása a vasúti vagy közúti szállítás közepén történt meg.⁴⁰

Összefoglalás

Jelentőségük szempontjából megközelítve a kereskedelmi szokványok használata nagymértékben leegyszerűsíti és megkönnyíti a felek számára a szerződés megkötését, segít a részletkérdések rendezésében, növeli a szerződés hatékonyságát és csökkenti a kereskedelmi ügylet lebonyolítása során felmerülő kockázatokat és tranzakciós költségeket. A szokványok számos előnnyel rendelkeznek a törvényen alapuló szabályokkal szemben is. Egyrészt az adott iparágban vagy kereskedelemben általánosan felmerülő igényekhez és követelményekhez igazodnak, hiszen olyan kereskedelmi szokásokon alapulnak, amelyeket kereskedők dolgoztak ki kereskedők számára. Másrészt sokkal inkább alkalmasak a kereskedelem igényelte változások nyomán követésére, mint a jogszabályok, amelyeket időről időre a törvényhozás útján lehet csak megváltoztatni. Mivel bizonyos mértékben az egyébként irányadó jogot is kizárhatják, a szerződéses felek megszabadulnak a nemzetközi magánjog vagy a CISG alkalmazásának kényszerétől is.

Az INCOTERMS a felek szállítási kötelezettségeit, az ellenőrzési körükön kívüli eseményekből eredő elveszés vagy sérülés kockázatának megosztását és a költ-

³⁹ INCOTERMS 2010 i. m. DAP A6, 70.

⁴⁰ MALFIET i. m. 167. és RADTKE i. m. Changes of the "D" terms.

ségek átszállását rendezi. A gyűjtemény alkalmazása jelentős mértékű biztonságot, előreláthatóságot és megbízhatóságot jelent a felek számára, legfőképpen azoknak, akiknek nincs régóta fennálló kereskedelmi kapcsolatuk, vagy akik újak a nemzetközi kereskedelem világában és nem járatosak még a kereskedelem útvesztőiben. A felek céljainak megfelelő klauzula használata egyensúlyt teremt az eladó és a vevő érdekei között, így ha a vitákat elkerülni nem is, de előfordulásuk esélyeit jelentősen csökkenteni tudja. A felmerülő jogviták esetén az eljáró bíróság gyorsan és hatékonyan tud döntést hozni az INCOTERMS szabályai alapján, amely így átláthatóbb és könnyebb megoldást jelent a viták rendezése során is.

A 2010-es változattól kiindulva az INCOTERMS szerkezete és a felek kötelezettségeit tartalmazó részek alig változtak a 2000-es szabályokhoz képest. Meglátásom szerint a szerkesztésbeli és a helyes használatra vonatkozó módosítások ugyanakkora jelentőséggel bírnak mint a klauzulák tartalmát érintő változtatások, hiszen közös céljuk a bizonytalan helyzetek és a viták elkerülése. Felmerülhet ugyan a kérdés, hogy szükség van-e az INCOTERMS időről időre történő átdolgozására, de a kétyvek elosztására összességében arra a megállapításra jutottam, hogy a gyűjtemény jelentőségéből adódóan a kisebb módosítások is jelentős eredményeket képesek elérni, így a legújabb módosítások is hozzájárulnak talán az egyre szélesebb körben való alkalmazásához, ennek során pedig a növekvő jogbiztonsághoz. Az INCOTERMS speciális szabályozási környezete és a kereskedelemben tapasztalható folyamatos fejlődés azt sugallja, hogy az ismétlődő revíziók elengedhetetlenek céljai eléréséhez.