

FRANK MÁTÉ

---

## Termékkár a Kármán-vonalon innen és túl – A termékfelelősség alkalmazásának lehetőségei a világűrjogban

---

ABSTRACT

---

The aim of this study is to provide a schematic presentation of current product liability regimes especially focusing on continental law and EU product liability rules. As a result, it identifies the range of space damages that may also appear as potential product defects, and the possible enforcement options. Through the analysis of the relevant space law instruments, this paper aims to shed light on the issues of extending product liability to space damages.

---

**Keywords:** Outer Space Treaty ■ liability ■ responsibility  
■ product liability

---

### I. BEVEZETŐ GONDOLATOK

A Blue Origin, SpaceX, Virgin Galactic csupán néhány az ismertebb, magánkézben lévő űrtevékenységet végző vállalatok közül, amelyek olykor az állami űrtevékenység eredményeit is meghaladó technológiai újításokkal jelentkeznek.<sup>[1]</sup> A privát szektor űrtevékenységben történő előretörése teljesen átalakítja a hagyományos értelemben vett, állami szereplők által végzett űrtevékenység kereteit. Az űrtechnológiában megjelenő, egyre magasabb fokú automatizáltság lehetővé teszi a szakavatlan személyzet közreműködését, elegendő csak a Virgin Galactic és a Blue Origin, médiában is nagy reflektorfényt kapó, közelmúltbeli űr-

[1] Itt érdemes megemlíteni a SpaceX automatizált precíziós landolási rendszerét, amely teljesen új távlatokat nyit a hordozórakéták újbóli felhasználása terén. Lásd bővebben: Blackmore, 2016.

ugrásaira<sup>[2]</sup> gondolni. Számos tagadhatatlan előnye mellett az űrtevékenység keretében teret nyerő automatizmus jelentős veszélyforrásokkal is rendelkezik. Az automatizált rendszerek meghibásodása által okozott károk felelősségi kérdések sokaságát vethetik fel. A világűrjogot meghatározó, hagyományos vétkességi alapú felelősség (kifejtve lásd később: III. fejezet) alaptételei megkérdőjelezhetővé válnak, amikor a felelőssé tehető személyek, asztronauták helyét és konkrét (aktív vagy passzív) cselekvőségét automatizált technológiával működő rendszerek veszik át. Az automatizált rendszerek és a mesterséges intelligencia térhódítása, az űrtevékenység kereskedelmi alapokra helyezésével párhuzamosan, kifejezetten indokolt, sőt szükségszerű, hiszen a szakavatott személyzet helyét – a kereskedelmi alapú űrhajózásban – laikus egyének veszik át, akik hozzá nem értésükből kifolyólag, szükségképpen rászorulnak az űrtevékenység autonóm rendszereire. Ezen két tényező együtthatása (a világűrtevékenység kereskedelmi alapokra helyeződése és a MI térhódítása) a hagyományos értelemben vett világűrjogi kárfelelősség szempontjából mindenzidáig ismeretlen kárigényeknek és felelősségi esetköröknek adhat alapot.

## II. PROBLÉMAFELVETÉS: TERMÉKKÁR A VILÁGŰRJOGBAN?

A napjainkban is zajló negyedik ipari forradalom folyamatosan ontja magából az újabbnál újabb termékeket. E technológiai vívmányok rendkívüli mértékben képesek hozzájárulni ahhoz, hogy megkönnyítsék életünket, ugyanakkor, a rájuk vonatkozó jogi szabályozás megalkotásának kényszerével legalább ekkora fejtörést is okoznak a jogalkotók számára. Ha a termékfelelősség angolszász joggyakorlatát említjük, akkor megállapíthatjuk, hogy a gyártó, hibás termékei által a károsultnak okozott termékkárokért fennálló, objektív felelősségének gyakorlata már több mint száz éve formálódik.<sup>[3]</sup> Ehhez képest

[2] 2021. július 11-én a Virgin Galactic alapítója, Richard Branson a VSS Unity 5 fős személyzetével hajtott végre sikeres „űrsétát”. Jóllehet, a nemzetközi jogi értelemben vett világűr határát (a Föld felszínétől számított 100 kilométer) nem érték el, hiszen „csak” 85 kilométeres magasságig emelkedtek, ugyanakkor az ez irányú versengést mindenféle képpen első helyen indította. Nem sokkal később, 2021. július 20-án a Blue Origin 4 fős személyzete ténylegesen az első sikeres, civil űrúgrás résztvevőjeként írhatta be magát az űrtevékenység történelmébe (The New York Times: Branson Completes Virgin Galactic Flight, 2021).

[3] A termékfelelősség „kiindulópontjának” az angliai Winterbottom kontra Wright eset jelölhető meg, amely lefektette a szerződési doktrína (privity of contract) főszabályát, elzárva az utat a „mai” fejjel bevettnek mondható, klasszikus termékfelelősségi alapú kárigények elől. Mintegy százéves jogfejlődési folyamat szükségeltett ahhoz, hogy a Donoghue kontra Stevenson ügyben kimondottakkal a common law esetjoga végérvényesen lebontsa a privity of contract doktrínáját és megnyissa az utat, a gyártókkal szemben támasztott, termékfelelősségi alapú kárigények előtt. Lásd bővebben: Winterbottom v. Wright 10 M&W. 109, 152 Eng. Rep. 402 (1842), valamint Donoghue v Stevenson AC 562, 583. (1932).

a kontinentális jogrend termékfelelősségi szabály anyagának megjelenése jóval későbbre datálható.<sup>[4]</sup> Mindkét jogrend vonatkozó termékfelelősségi gyakorlatának, szabályanyagának kialakulása óta a szabályozott tárgykörök nagyfokú átalakuláson mentek keresztül. Napjaink termékei – szoftver, mesterséges intelligencia-vezérelt eszközök, autonóm járművek (akár szárazföldi, légi, vízi)<sup>[5]</sup> –, ha nem is feszítik szét teljes mértékben a jelenleg alkalmazott termékfelelősségi fogalomrendszert,<sup>[6]</sup> de mindenképpen a megújulás kényszerével hatnak a jogalkotók irányába.<sup>[7]</sup>

Az esetleges termékfelelősségi alapú kárigények nemzetközi joggal, azon belül is a világúrrjoggal való összekapcsolását három, egymással szoros összefüggésben álló ok indokolja.

Egyrészt, már maga a megváltozott szabályozandó környezet (automatizált döntéshozatal, MI-vezérelt eszközök kurrens alkalmazása és felhasználása az űrtevékenységben) indukálja a reformot a világúrrjog tekintetében is. Mindez kiegészül azzal, hogy az 1967-es egyezményrel az államok tevékenységét szabályozó elvekről a világúrr kutatása és felhasználása terén, beleértve a Holdat és más égitesteket (továbbiakban: Világúrrszerződés)<sup>[8]</sup> kezdődő nemzetközi világúrrjogi jogalkotás (nemzetközi egyezményi szinten) 1979-ig<sup>[9]</sup> nagyobb vonalaiban lezajlott, és azóta is jelentősebb változtatások nélkül intakt maradt. A megújítás, újragondolás szükségességének tárgyában már sokat „kritizált” világúrrjogi rezsim<sup>[10]</sup> reformja, az MI világúrrtechnológiában történő alkalmazásának térhódításával aligha válik elkerülhetővé.

Másrészt, az űrtevékenység vagy inkább „űrbusiness” kereskedelmi alapokra helyezése az, ami szignifikáns tényezőként hat abba az irányba, hogy magánjogi nézőpontból is közelítsünk egy, eddig sokkal inkább nemzetközi joghoz tartozó területhez. Még a kétpólusú világrend alatt, azaz a szovjet-amerikai szembenállás idején rohamos fejlődésnek induló terület<sup>[11]</sup> mára egy első-sorban üzleti alapú iparággá kezdi kinőni magát. Jóllehet, évtizedekkel ezelőtt a kereskedelmi alapon szerveződő magánűrgrások léte még aligha volt elképzelhető, napjainkra mindez önálló iparággá nőtte ki magát. A világúrrnek a hivatásos személyzet helyett a magánszféra számára történő „megnyílása” indokolja a kapcsolódó jogszabályi környezet megalkotásának szükségességét.

[4] 85/374/EGK A Tanács irányelve a hibás termékekért való felelősségre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről (1985. július 25.).

[5] Navas, 2020, 77-84.

[6] Risso, 2019, 210-233.

[7] Európai szinten itt érdemes megemlíteni azt a felülvizsgálati folyamatot, amelyet 2018-ban kezdett meg a Bizottság a termékfelelősségi Irányelv vonatkozásában. Lásd bővebben: Evaluation of Council Directive 85/374/EEC.

[8] Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies, 1967.

[9] Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies, 1979.

[10] Lásd például: Hobe – Schmidt-Tedd, 2020, 590-602.; Blount, 2020, 515-532.; Halunko, 2019, 30-47., 41-42.

[11] Kovács, 2016, 761.

Harmadrészt, a világűrjog kereskedelmi alapokra helyezésének útján és az azal szoros összefüggésben, a nemzetközi világűrjog és a magánjog közötti határvonalak puhulásával, felbomlásával a világűrjog civiljogiasodása az, amely mindenképpen indukáló tényezőként hat. A tehetős rétegek új hobbijává váló űrturizmus szabályozásért kiált. Adott esetben egy „félresikerült” – szerződéses alapon szerveződő –, vagyoni és/vagy személyi károkat eredményező űrtevékenység esetén létfontosságú lesz az okozott károk kompenzálásának tárgyában dönteni. Milyen alapon, ki és hogyan, mekkora mértékben térítse meg az ilyen és ehhez hasonló jellegű károkat? Álláspontom szerint megfelelő jogi reformok nélkül sem az aktuális termékfelelősségi, sem pedig a jelenlegi világűrjogi szabályrendszer nem alkalmas arra, hogy ezekre a kérdésekre megnyugtató válaszszal szolgáljon.

Jelen tanulmány célja, hogy a jelenkori termékfelelősségi rezsimek (kiemelt figyelemmel a kontinentális jogrendre és az uniós termékfelelősségi szabályokra) vázlatos bemutatása útján azonosítsa az esetleges termékkárként is megjelenő űrkárok körét, az ezzel kapcsolatos lehetséges igényérvényesítési alternatívákat. A vonatkozó világűrjogi instrumentumok elemzésén keresztül célom, hogy rávilágítsak a termékfelelősség űrkárookra történő kiterjesztésének kérdéseire, potenciális buktatóira, valamint feltételezhető pozitív hatásaira.

### III. A HATÁLYOS VILÁGŰRJOGI KÖRNYEZET

Az űrtevékenység során okozott károk termékkárként történő azonosítása szempontjából a Világűrszerződés és az űrobjektumok által okozott károkért való nemzetközi felelősségről szóló 1972-es egyezmény (továbbiakban: kárfelelősségi egyezmény)<sup>[12]</sup> vonatkozó szabályanyaga jelölhető meg kiindulási alapként. A világűrjog Magna Carta-ja<sup>[13]</sup> VI. cikkében rendelkezik az államok kormányzati és nem kormányzati szervei által az űrben, a Holdon és egyéb égitesteken kifejtett nemzeti tevékenységük során fennálló nemzetközi felelősségről.<sup>[14]</sup> A világűrtevékenységek során bekövetkező károkozások felelősségvisselési eseteit a Világűrszerződés VII. cikke határozza meg.<sup>[15]</sup> A hivatkozott cikk értelmében a szerződésben részes minden állam nemzetközi felelősséggel tartozik azokért a károkért, amelyeket az általa vagy területéről felbocsátott objektumok okoznak a szerződésben részes államnak, természetes vagy jogi személyeinek, akár a Földön, légtérben, világűrben, a Holdon és más égi testen (Világűrszerződés, VII. cikk). A Világűrszerződés VI. és VII. cikkeiben,

[12] Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects, 1972.

[13] Lyall - Larsen, 2009, 53.

[14] Bin, 1997, 275.

[15] Zhukov, 2014, 63.

valamint a kárfelelősségi egyezményben meghatározott, felelősség definíció terén jelentkező, terminológiai kettősséget szükséges elhatárolni egymástól. A hazai szakmai zsargonban egységesen a „felelősségviselés/felelősség” terminus technikus-ként fordított fogalom a külföldi (angol) terminológiában voltaképpen két, egymástól jelentősen elkülönülő definíciót takar. A tisztánlátás kedvért, nagyobb vonalakban<sup>[16]</sup> érdemes elhatárolni egymástól a *responsibility* és *liability* fogalmai által takart „felelősséget”.

A Világúrszerződés VI. cikkében megjelenő „*responsibility*” fogalom szerinti felelősség egy általános jogi normák által meghatározott helyzetet takar, mintegy kifejezve a jog kötő erejét. A latin „*respondere*”, azaz válaszolni, reagálni szóból eredeztethető „*responsibility*” sokkal inkább takar egyfajta általános jogi elszámoltathatóságot,<sup>[17]</sup> mint a hazai terminológia szerinti, konkrét káresemények kapcsán beálló, kártérítési felelősséget vagy kártalanítási kötelezettséget.<sup>[18]</sup> Ez utóbbihoz hasonló jelentéstartalommal a „*liability*” fogalma bír. A Világúrszerződés VII. cikkében megjelenő nemzetközi felelősség (*internationally liable*), valamint a kárfelelősségi egyezményben alkalmazott kárfelelősség (*liability*) olyan helyzetekre vonatkozik, amikor akár jogszerű, akár jogellenes cselekmény kárt okoz egy másik félnek. Ebben az értelemben a „*liability*” a „*responsibility*” egy aspektusát, egyfajta következményét képezi, amikor a konkrét cselekvőség valamilyen kárt okoz, de nem szükségszerű, hogy az adott károkozó cselekmény egyben jogi kötelezettségszegést is eredményezzen. A „*liability*” feltétele a kár, ami megalapozza a károkozó kártérítési vagy éppen kártalanítási kötelezettségét.<sup>[19]</sup>

A Világúrszerződés VII. cikkében megjelenő, jogszerű/jogsértő cselekményekért viselt nemzetközi kárfelelősség mellett párhuzamosan érvényesül a kárfelelősségi egyezményben meghatározott, akár jogszerű, akár jogellenes cselekményekért fennálló, kárfelelősségi szabályanyag. A kárfelelősségi egyezményben megjelenő, eltérő felelősségi kategóriák differenciálása előtt, rövid fogalmi alapvetés keretében utalni kell a potenciális károkozók és kártételek, azaz a felbocsátó állam és a kár egyezményben meghatározott fogalmi kritériumaira. A kártalanítási kötelezettség az élet elvesztésében, a testi sérülés és az egészség más károsodásában, az államok, természetes és jogi személyek tulajdonának, illetőleg a nemzetközi kormányközi szervezetek tulajdonának az elvesztésében és károsodásában megjelenő kár vonatkozásában terheli a felbocsátó államot (kárfelelősségi egyezmény I. cikk a) pont). Taxatív felsorolással kárfogalom aligha alkotható, ehelyett az egyezményt szövegező munkacsoport egy rendkívül tág kárfogalmat válasz-

[16] A felelősségi problematikáról lásd bővebben: Von Der Dunk, 1991, 363-371.

[17] Bin, 1997, 636.

[18] Megjegyzendő, hogy e világújrjogi „*responsibility*” – különösen a nem állami szereplőknek való betudhatóság terén – lex specialis az általános nemzetközi jogi „*responsibility*”-hez képest (Nemzetközi Jogi Bizottság, A/Res56/83 sz. hat.).

[19] Von Der Dunk, 1991, 364.

tott, amely egyaránt felöleli mind a személyi, mind pedig a vagyoni károk körét.<sup>[20]</sup> E kártételek a felbocsátó államok tevékenységével összefüggésben keletkezhetnek. Az egyezmény értelmében felbocsátó állam az, amely űrobjektumot bocsát vagy bocsátat fel, valamint az az állam, amelynek területét vagy berendezéseit űrobjektum felbocsátására használják fel (kárfelelősségi egyezmény I. cikk c) pont). Az űrjárművek lajstromozásáról szóló egyezmény<sup>[21]</sup> I. cikk a) pontjában is visszaköszönő fogalmi meghatározás a lehető legtágabban jelöli ki a felbocsátó államok, azaz a lehetséges károkozók körét, hiszen mind a konkrét felbocsátási tevékenységet, mind az abban történő akár területi, akár tárgyi, valamint olyan közreműködést bevonja a hatókörébe, ami nélkül a felbocsátás nem valósult volna meg.<sup>[22]</sup>

A kárfelelősségi egyezményben megjelenő felelősségi szintek közül legelőször a II. cikkben megjelenő „teljes mértékű felelősség, teljes kárfelelősség”, hazánkban objektív kárfelelősségnek is nevezett (*absolutely liable*) az, ami kiemelés érdemel. A nevesített cikk a felbocsátó állam teljes mértékű kártalanítási felelősségéről rendelkezik, amely a felbocsátott űrobjektum által, a Föld felszínén vagy a repülésben lévő légi járműben okozott károk miatt áll fenn. Itt érdemes kitérni a hazai terminológia tekintetében arra, hogy az egyezményt kihirdető törvényerejű rendelet<sup>[23]</sup> magyar szövegezésében a felelősség szót használja, holott jelen esetben valójában nem felelősségről, hanem kárfelelősségről, kártalanítási kötelezettségről van szó.<sup>[24]</sup>

A II. cikk szerinti teljes kárfelelősséggel szemben a Föld felszínén kívül történő károkozásokra minden esetben vétkességi alapú kárfelelősséget rendel alkalmazni az egyezmény.<sup>[25]</sup> Ha a felbocsátó állam űrobjektumában, illetve az űrobjektum fedélzetén lévő személyekben vagy javakban, a Föld felszínén kívül, egy másik felbocsátó állam űrobjektuma kárt okoz, akkor kárfelelősség csak abban az esetben terheli, ha a kár saját hibájából, vagy olyan személy hibájából következett be, akiért egyébként felelősséggel tartozik (kárfelelősségi egyezmény III. cikk). Eltérő felelősségi alapokra helyezi az egyezmény a kárfelelősséget a közös károkozások esetében. A kárfelelősségi egyezmény IV. cikke rendelkezik a felbocsátó állam űrobjektumában, az űrobjektum a fedélzetén lévő személyekben vagy javakban más felbocsátó állam űrobjektuma által okozott károk, valamint az ezzel harmadik államok természetes vagy jogi személyeinek okozott károk kérdéseinek rendezéséről. Az egyezmény a károkozás helye alapján differenciál a felelősségi alapok között. A IV. cikk 1. bek.) a) pontja a Föld felszínén okozott és a repülésben lévő légi járművekben keletkezett károkra objektív, az

[20] Hobe – Schmidt-Tedd, 2020, 340.

[21] Convention on the Registration of Objects Launched into Outer Space, 1975.

[22] Lyall – Larsen, 2009, 454.

[23] 1973. évi 3. törvényerejű rendelet az űrobjektumok által okozott károkért való nemzetközi felelősségről szóló, az Egyesült Nemzetek Szervezete Közgyűlésének XXVI. ülészakán 1971. november 29-én elfogadott egyezmény kihirdetéséről.

[24] Fazekas – Menyhárt – Kőhidi, 2017, 294.

[25] Van der Dunk – Tronchetti, 2015, 586.

1. bek.) b) pontja viszont a Föld felszínén kívüli károokra vétkességi (*fault liability*) alapú kárfelelősségi szabályokat állapít meg. A vétkességi alapú kárfelelősség mögött az a jogalkotói megfontolás állt, hogy nem kell alkalmazni a légi jogból ismert gondatlanság vélelmének szigorú elvét,<sup>[26]</sup> hiszen utazó közönség az űrhajókon nem közlekedik, és belátható időn belül erre nem is fog sor kerülni.<sup>[27]</sup> Azonos helyzetben lévő, ismert kockázatokat vállaló szereplők állnak szemben egymással, akik között kézenfekvőbb a teljes kárfelelősség helyett vétkességi alapú kárfelelősséget alkalmazni. A kárfelelősségi egyezmény megalkotásakor az űrtevékenységben résztvevő (állami) szereplők kizárólagos léte a vétkességi alapú kárfelelősség alkalmazását tette indokolttá, ugyanakkor magában rejtette azt a veszélyt, hogy a vétkesség gyakorlati bizonyítása jóval nehezebb, mint amilyenek elsöre ígérkezik.<sup>[28]</sup>

Végezetül pedig, meg kell említeni a kárfelelősségi egyezmény VI. cikk (2) bekezdésében megjelenő, a jogellenes űrtevékenységért fennálló, kimentés nélküli, hazánkban abszolút kárfelelősségnek is nevezett felelősségi szintet. Arra az esetre, ha a kár a nemzetközi joggal, különösen az Egyesület Nemzetek Alapokmányával, valamint a Világűrszerződés rendelkezéseivel össze nem egyeztethető tevékenységből ered, a felbocsátó állam mentesülésének lehetőségét teljeséggel kizárja az előzőekben megjelölt cikk.

Kártalanítási igényt főszabály szerint állam érvényesíthet a felbocsátó állammal szemben (kárfelelősségi egyezmény, VIII. cikk). Kedvező a károsult harmadik fél számára, hogy bármelyik felbocsátó állammal szemben érvényesítheti igényét, és szintén a mielőbbi reparációt szolgálja az, hogy a károkozók előre vagy utólag is rendezhetik a kártalanítás elosztásával kapcsolatos kérdéseket (kárfelelősségi egyezmény V. cikk). E szabályanyag megfelelően alkalmazható az államok és egyes kormányközi szervezetek viszonyrendszerében, ugyanakkor a magánszemélyek igényérvényesítési lehetőségeit sem zárja ki. Az egyezmény XI. cikke lehetővé teszi, akár természetes akár jogi személyek számára, hogy igényt érvényesítsenek a felbocsátó állam bíróságainál, államigazgatási vagy más szerveinél. A párhuzamos kártérítési igények elkerülése érdekében az egyezmény azonban kizárja az államok részéről érkező olyan kártalanítási igények érvényesítését, amelyek vonatkozásában a felbocsátó állam szervei előtt már eljárás van folyamatban (kárfelelősségi egyezmény XI. cikk 2. bekezdés). Az űrtevékenység űrturizmus által történő elmagánjogiasodása megnyitotta az utat a magánszféra oldaláról érkező, potenciális kárigényérvényesítések előtt.

[26] A nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó 1929. évi varsói nemzetközi egyezmény az angolszász jogból meghonosított perjogi intézménnyel (*res ipsa loquitur*) megfordítja a bizonyítási terhet. Vélelmezi az alperes gondatlanságát, és amennyiben ezt nem sikerül kimentenie, felelős lesz az adott károkozásért. Ld. Szilágyi, 1976, 151-205., 191.

[27] Szilágyi, 1976, 192.

[28] Hobe – Schmidt-Tedd, 2020, 401.

Jelen (igényérvényesítési és egyben dogmatikai felelősségtelepítési) problematika eredőpontja az, hogy a kárfelelősségi egyezmény III. cikke és IV. cikk (1) bek. b) pontja az űrobjektumok által a világűrben okozott károkra vonatkozó kárfelelősség megállapítását a károkozó felbocsátó állam vétkességére alapítja, tehát vétkességi alapú kárfelelősséget ír elő. E szabályozási módszer némiképp távol attól a nemzetközi jogilag bevett és általánosságban alkalmazott tételtől, hogy a nemzetközi jogi felelősség alapja egy vagy több meghatározott jogi kötelezettség megsértése, nem pedig az ennek során esetlegesen felmerülő vétkességi mérce.<sup>[29]</sup> A vétkesség megállapításához elengedhetetlen feltétel, hogy az az adott állami cselekvőség kapcsán álljon fent és bizonyított legyen, vagy olyan személyek magatartásához kapcsolódjon, akik tevékenysége az államnak betudható és állami felelősségviselés tárgyát (*responsibility*) képezi.<sup>[30]</sup> A felbocsátó állam vétkességének megállapítása szempontjából különös jelentőséggel bír egyrészt a világűrszerződés III. cikkében megjelenő kellő gondosság (*due diligence*) elvének, valamint másrészt az egyes világűrjogi magatartási kódexekben lefektetett szabályok betartása.<sup>[31]</sup> Utóbbiak esetében közvetlen jogi kötőerőről nem beszélhetünk, de orientálhatják a bírákat annak meghatározása tárgyában, hogy az állami szereplő eljárása vétkesnek minősíthető-e. Ha a vizsgált vétkességi kérdést nem is lehet feltétlenül magatartási kódexekből levezetni, de mindenképpen segítségül hívhatók a bírók számára annak érdekében, hogy a feltételezhetően helyes (magatartási kódex szerű) eljárás mikéntjére lehessen következtetni belőlük.<sup>[32]</sup> Az MI alkalmazásával a humán tényező okán bekövetkező balesetek, káresetek száma a jövőben jelentős mértékben lecsökkenhet – akár teljes mértékben is kikerülhet a humán tényező az oksági folyamatból –, ezért célszerűbb lenne a kárfelelősségi egyezmény idézett pontjait vétkességi alapról objektív alapra helyezni. Abban az esetben, ha a vétkesség fundamentumát adó szubjektív emberi elem teljességgel kiüresedik, akkor a különböző káresemények elbírálására a vétkességtől független, objektív alapú termékfelelősség – nyilvánvalóan a szükséges reformok és a szabályanyag világűrjog kompatibilissé tétele mellett – lehetséges alternatívaként mutatkozhat.

#### IV. A HATÁLYOS TERMÉKFELELŐSSÉGI KÖRNYEZET

Ahhoz, hogy a termékfelelősség érdemi, univerzális jellegű mintaként szolgálhasson a világűrjogi gondolkodás számára, szükségeltetne egy kellőképpen egységes (univerzális érvényű) normarendszer, ami azonban termékfelelőssé-

[29] Hobe – Schmidt-Tedd, 2020, 401.

[30] Bin, 1997, 372.

[31] Kiemelten például: Code of Conduct for the International Space Station Crew.

[32] Hobe – Schmidt-Tedd, 2020, 405.



gi szempontból aligha említhető. A „világúrrjogba való ágyazás” szempontjából a potenciálisan választható, hatályos normaanyag, időrendi sorrendben a következő három pilléren nyugszik. Az 1973. október 2. napján kelt hágai egyezmény a termékfelelősségre alkalmazandó jogról,<sup>[33]</sup> a szerződésen kívüli kötelmi viszonyok közül, kiemelten a termékfelelősségi kötelek esetében rendelkezik nemzetközi magánjogi szabályokról. Jelen tanulmánynak nem célja, hogy az alkalmazandó jog nemzetközi magánjogi kérdéseit vizsgálja, ehelyett megmarad az úrkár termékkárként való definiálhatóságának, dogmatikai, elméleti alapú elemzésének síkján. Erre, és a terjedelmi korlátokra való tekintettel a hágai felelősségi egyezmény további szabályainak vizsgálatától eltekintek.

Második inspirációs forrásként az Európa Tanács személyi károokra, következetesen személyi sérülésekre és halálesetekre vonatkozó termékfelelősségi egyezménye említhető.<sup>[34]</sup> Regionális egyezmény lévén, Belgium, Ausztria és Franciaország képviseletében mindösszesen három részes állama van, ezért kevésbé tud jelentős normaanyagot képezni akár a termékfelelősség, akár az univerzális szinten meghatározott világúrrjog szempontjából. Ehhez képest – a legalább analógiai szintű mintavétel szempontjából – hangsúlyosabb lehet a 85/374/EGK, a Tanács irányelve a hibás termékekért való felelősségre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről, 1985. július 25. (a továbbiakban: Irányelv), amely 1985-ös megalkotásakor korszakalkotó instrumentumnak számított a közösségi jogban. A maximumharmonizáció<sup>[35]</sup> jegyében „fogant” Irányelv valamennyi tagállami magánjogi kódex módosítását szükségessé tette annak érdekében, hogy a kontinentális jogban ezidáig ismeretlen jogintézmény esetében, európai szinten megvalósulhasson a jogharmonizáció. Mivelhogy a kontinentális jogrend termékfelelősségi szabályanyaga az Irányelv normáin alapul, ezért a következő alfejezetben az Irányelv szabályrendszerén keresztül veszem azt beható elemzés alá, a világúrrjogba történő beágyazás esetleges lehetőségei tekintetében.

Végezetül, a teljesség igényével élve, plusz egy pilléreként az Egyesült Államok termékfelelősségi szabályozása érdemel kiemelt, már csak azért is, mert az USA az ürtevékenység szempontjából is előkelő helyen említhető a nemzetközi palettán. Részletesebb elemzés nélkül ugyan, de utalni kell rá, hogy a nagy mértékben esetjogból táplálkozó, szerteágazó normaanyag a felelősségi mérce szempontjából 1965 óta döntően objektív alapra helyeződött.<sup>[36]</sup>

[33] Convention on the Law Applicable to Products Liability, Hague, 1973.

[34] European Convention on Products Liability in regard to Personal Injury and Death, Strasbourg, 1977.

[35] Az Európai Unió Bíróságának termékfelelősség szempontjából kimunkált gyakorlata értelmében az Irányelv szabályaitól való akár pozitív, akár negatív irányú eltérés a közösségi jog sérelmével jár. Lásd például: Case 52/00. Bizottság kontra Franciaország ügyben 2002. április 25-én hozott ítélet, Case 183/00. González Sánchez-ügyben 2002. április 25-én hozott ítélet, Case 154/00. Bizottság kontra Görögország ügyben 2002. április 25-én hozott ítélet.

[36] Fairgrieve – Goldberg, 2020, 20.

## 1. Az EU termékfelelősségi szabályrendszere

A gyártókat hibás termékeik által okozott (meghatározott) károk vonatkozásában terhelő szigorú objektív felelősség „szülőházaja” kétségtelenül az angolszász jogrend, azon belül is az Egyesült Királyság és az Egyesült Államok.<sup>[37]</sup> A döntően esetjogra építő, olykor kazuisztikus angolszász jogrend helyett azonban célszerű e felelősségi kategória alaptételeinek elemzését az Irányelv rendelkezésein keresztül lefolytatni. Jóllehet az Irányelv normanyaga csupán regionális jelleggel hat, nem univerzális érvényű, ugyanakkor a kontinentális jogrend termékfelelősségét alapjaiban hatja át. Kétségtelen, hogy e regionális (akár kontinentális, akár angolszász) definíciók esetében nagy absztrakciós szinttel kell élni annak érdekében, hogy azok a világműrjogi gondolkodás számára, legalább kiindulási mintaként, szóba jöhessenek.

Az Irányelv I. cikkében úgy rendelkezik, hogy a termék gyártója felel a termék hibája által okozott kárért. A termék hibája akkor állapítható meg, ha nem nyújtja az általában elvárható biztonságot, figyelemmel különösen a kiszerelésére, ésszerűen elvárható használatára, valamint a forgalomba hozatalának időpontjára (Irányelv 6. cikk). Különös jelentőséggel bír a forgalomba hozatali időpont. Egyrészt ez jelöli a termékért viselt gyártói felelősség elévülésének kezdetét, másrészt mérvadó abból a szempontból, hogy a termék nem tekinthető hibásnak pusztán azért, mert a forgalomba hozatalát követően egy magasabb biztonsági fokú, továbbfejlesztett termék kerül a forgalomba (Irányelv 6. cikk (2) bek.). A felelősség alapjául szolgáló, tehát az Irányelv fogalomrendszerében kárnak tekinthető a károsult halála, testi sérülése vagy egészségkárosodása, továbbá a hibás termék által más dologban okozott 500 ECU<sup>[38]</sup> értékhatár fölötti kár, ha a dolog személyes használatra és magánfogyasztásra szolgál, és a károsult is erre használta (Irányelv 9. cikk). Ez a meghatározás nyilvánvalóan – a személyes használat és magánfogyasztás kitételrel összefüggésben – jelentősen szűkebb a kárfelelősségi egyezmény I. cikk a) pontjában megjelölt definícióhoz képest, ugyanakkor hasonlóan felöleli mind a személyi, mind a vagyoni károk körét. Az Irányelv termék fogalmát vizsgálva megállapítható, hogy termékfelelősségi „jogviszony” tárgya csak ingó dolog lehet. Az ingatlanok nem tartoznak bele a termékfelelősség alkalmazási körébe, ugyanakkor az az ingó dolog, amely később más dolog (például egy ingatlan) alkotórészévé válik, megőrzi termék jellegét, így továbbra is alkalmazható esetükben a termékfelelősség<sup>[39]</sup> (Irányelv 2. cikk).

[37] Lásd bővebben: Winterbottom v. Wright 10 M&W. 109, 152 Eng. Rep. 402 (1842), valamint Donoghue v Stevenson AC 562, 583. (1932).

[38] Az Európai Valutaegység (ECU) Euró általi felváltása, 1999 január 1. óta már 500 EUR.

[39] Shapo, 1993, 279-330., 281.

A kárt okozó hibás termék esetén a kárigény a termék gyártójával szemben érvényesíthető. A termék gyártójának az minősül, aki a végterméket, alapanyagot, részterméket előállítja, továbbá az, aki magát a terméken elhelyezett nevével, védjeggyel a termék gyártójaként tünteti fel (Irányelv 3. cikk). Soklépcsős és egyben többszereplős folyamat, mire a gyártó terméke végső soron a fogyasztóhoz jut. A károsulti igényérvényesítést megkönnyítvén, garanciális szabályként tételezi az uniós jogalkotó, hogy a gyártó megállapításának nehézsége vagy éppen megállapíthatatlansága esetén feléled a forgalmazó ún. mögöttes felelőssége. Az Irányelv 3. cikk (3) bekezdése értelmében minden szállító és importőr gyártónak tekintendő, egészen addig, amíg a károsult megkeresésére ésszerű időn belül<sup>[40]</sup> a károsult számára a gyártót meg nem jelöli. Az importőr forgalmazó felelőssége csupán esetleges, hiszen a gyártó megjelölésével „mentesülni” tud a termékfelelősség deliktuális jogviszonyából.<sup>[41]</sup> E szabályok vizsgálatának a kárfelelősségi egyezmény I. cikk c) pont, valamint az úrjárművek lajstromozásáról szóló egyezmény I. cikk a) pontjában megjelölt felbocsátó állam definíciója szempontjából van kiemelt jelentősége. Kardinális igényérvényesítési nehézségeket okozna, ha a gyártó a felbocsátó államon kívüli entitásként kapcsolódna be a felelősségi relációba. Ez esetben felmerülne a kérdés, hogy a gyártó felelőssége vajon áttörné-e a felbocsátó állam felelősségét vagy ezzel már – *regressus ad infinitum* – túlfeszítené a felelősség oksági láncolatát.

Szigorú objektív felelősségről lévén szó, e szigort igyekszik a jogalkotó valamelyest kompenzálni azzal, hogy számos esetben lehetővé teszi a gyártó számára a mentesülést. Így többek között mentesül a gyártó, ha bizonyítja, hogy a terméket nem ő hozta forgalomba, a terméket nem üzleti célú forgalmazás céljából gyártotta vagy nem hozta forgalomba, vagy valószínűsíti, hogy a kárt okozó hiba a forgalomba hozatal időpontjában nem állt fenn vagy később keletkezett stb. (Irányelv 7. cikk a-f) pontok). A mentesülés esetei közül az e) pont érdemel kiemelés, amely véleményem szerint a termékfelelősségi szabályozás egyik legvitatottabb pontja. A nevezett mentesülési ok értelmében a gyártó abban az esetben is mentesül a termékfelelősségi kárigényérvényesítés alól, ha bizonyítja, hogy a termék általa történő forgalomba hozatalának időpontjában a hiba a tudomány és technika állása szerint nem volt felismerhető. E mentesülési esetkör párhuzamba állítható az Irányelv, és egyben az európai termékfelelősségi szabályrendszer álláspontom szerint másik leginkább vitatható szabályával, mégpedig a károsulti bizonyításkényszert előíró normával. A 4. cikk értelmében a kárt, a hibát és a hiba és a kár közötti okozati összefüggést a károsultnak kell bizonyítania. Álláspontom szerint a károsult szempontjából e kedvezőtlen bizonyítási szabály, valamint a tudomány és technika állása szerinti mentesülési esetre való – óhatatlanul nagy mozgásteret engedő – hivatkozás *ad absurdum* parttalanná teheti ez egész termékfelelősségi szabályozást.

[40] E tekintetben 30 napos határidőt adott a forgalmazó számára a Tftv. (4. § (2) bek.), úgy, ahogyan a jelenleg hatályos szabályozás esetében ad a Ptk. (6:553. § (4) bek.) is.

[41] Hajnal, 2018.

Végezetül röviden meg kell említeni azon esetkörök kárigény-érvényesítési dilemmáját, amikor a gyártóval közvetlen szerződéses kapcsolatban álló félnek okoz kárt a hibás termék. E kérdés vizsgálata a műholdak gyártásáról és/vagy felbocsátás előtti teszteléséről szóló magánjogi szerződések (*satellite contracts*) szempontjából kiemelt jelentőségű. A műhold szerződések részletesen szabályozzák a vállalkozó – adott szerződéses viszony szempontjából a gyártó – kártérítési felelősségét.<sup>[42]</sup> E kontraktuális viszonyban, adott esetben előfordulhatnak olyan szituációk, amikor valamelyik szerződő fél válik termékfelelősségi károsulttá. Az EuB gyakorlata nem ad eligazítást arra az esetkőrré, amikor a gyártóval közvetlenül szerződéses kapcsolatban álló félnek okoz kárt a hibás termék. A Ptk., (valamint a *non-cumul* szabályt alkalmazó magánjogi kódexek<sup>[43]</sup>) terminológiája alapján ez esetben a kumulálási tilalom (Ptk. 6:145. §) és a „maximumharmonizált” termékfelelősség konkurálna egymással. Jelen esetben Fuglinszky Ádám álláspontjával<sup>[44]</sup> értek egyet, miszerint ilyen helyzetben a károsult választhat az igényérvényesítési jogalapok közül, de a termékfelelősségen alapuló igényérvényesítést még a *non-cumul* sem zárhatja ki automatikusan.

## V. KÖVETKEZTETÉSEK

Miként az az előzőkben is látható, a termékfelelősségi normarendszer maga is esszenciális reformokkal kell, hogy szembenézzen annak érdekében, hogy továbbra is betölthesse az 1985-ben célul tűzött funkciókat. A szabályozás mai modern, megváltozott termékviszonyokhoz történő igazítása egyenesen elengedhetetlen. E változások által indukált kihívásokra reagálva, a Bizottság 2018-ban megkezdte a termékfelelősségi Irányelv felülvizsgálatát.<sup>[45]</sup>

Véleményem szerint, amennyiben a termékfelelősségi reform eredményeként létrejön egy, a modern kor és az MI kihívásaihoz igazított, egységes (akár univerzális szintű) szabályanyag, akkortól lehet érdemben a termékfelelősség világműrjogban való alkalmazásának kérdéseit kritikus szemmel elemezni. Itt azonban fontos arra utalni, hogy a nemzetközi jognak univerzálisan elfogadható mintákra van szüksége. A jelenlegi regionális normaanyag – amely jelentős mértékben az angolszász joggyakorlat tételeire támaszkodik – legfeljebb csak kiindulási alapként és iránytűként funkcionálhat a világműrjogi „reformok” szempontjából. Adott esetben az is előfordulhat, hogy teljes recipiálás helyett csak analógia útján emelik be az államok a termékfelelősség elveit a világműr-

[42] Lásd például: Contract No. L0634 XM, 2001, valamint MSV LP and Boeing Satellite Systems, Inc. Art. 20.

[43] Például: Észtország, Lettország.

[44] Fuglinszky, 2015, 74. és 593.

[45] Evaluation of Council Directive 85/374/EEC.

jogba. Talán ez az esetkör áll majd legközelebb a jövő jogalkotásához, főleg egy olyan jogterület esetében, amely hatályos normaanyagában, döntő mértékben légi és tengerjogi analógiákra épít. A jelenlegi szabályozási környezet mellett olyan feladatok állhatnak e témával foglalkozók előtt, minthogy beazonosítsák az esetleges reformok terén a jogalkotói mozgásteret, a módosítás előnyeit, esetleges buktatóit, elindítva a szakmai diskurzust, és megágyazva mindezzel a jövő tudományos gondolkodása számára. Ennek fényében célszerű lehet többek között a termékár úrkárként való definiálhatóságát, valamint a potenciális termék-felelősségi károsultak, azaz az „úrturisták” világűrjogban elfoglalt helyzetét beható elemzés tárgyává tenni.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- Bin, Cheng (1997): *Studies in International Space Law*. Clarendon Press, Oxford.
- Blount, P. J. (2020): Renovating Space: The Future of International Space Law. In: *Denver Journal of International Law & Policy*. Vol. 40., No. 1., 2020.
- Fairgrieve, Duncan – Goldberg, Richard (2020): *Product Liability*. Third Edition. Oxford University Press, Oxford.
- Fazekas Judit – Menyhárt Ádám – Kőhidi Ákos (2017): *Kötelmi Jog*. Gondolat Kiadó, Budapest.
- Fuglinszky Ádám (2015): *Kártérítési jog*. HGV-ORAC Lap-és Könyvkiadó Kft, Budapest.
- Hajnal Zsolt (2018): A hibás termékért való felelősség rendszere és szabályai Európában. In: *Debreceni Jogi Műhely*. 2018/1-2. sz. (Elérhető: [http://www.debrecenijogimuhely.hu/archivum/1\\_2\\_2018/a\\_hibas\\_termekert\\_valo\\_felelosseg\\_rendszere\\_es\\_szabalyai\\_europaban/](http://www.debrecenijogimuhely.hu/archivum/1_2_2018/a_hibas_termekert_valo_felelosseg_rendszere_es_szabalyai_europaban/). Letöltés ideje: 2021.04.12.).
- Halunko, Valentyn (2019): Space Law: the Present and the Future. In: *Advanced Space Law*. Vol. 3/2019.
- Hobe, Stephan – Schmidt-Tedd, Bernhard (2020): *Cologne Commentary on Space Law Volume II*. Berliner Wissenschaft-Verlag GmbH, Berlin.
- Kovács Péter (2016): *Nemzetközi jog*. Osiris Kiadó, Budapest.
- Lyall, Francis – Larsen, Paul B. (2009): *Space Law: a treatise*. Ashgate Publishing Limited, Farnham.
- Navas, Susana (2020): Producer Liability for AI-Based Technologies in the European Union. In: *International Law Research*. Vol. 9, Number (1), 2020.
- Riso, Giorgio (2019): Product liability and protection of EU consumers: is it time for a serious reassessment? In: *Journal of Private International Law*. Vol. 15, No. 1.
- Shapo, S. Marshall (1993): Comparing Products Liability: Concepts in European and American Law. In: *Cornell international Law Journal*. Vol. 26.
- Szilágyi István (1976): Nemzetközi jogi felelősség a világűrkutatásban. In: *Acta Universitatis Szegediensis de Attila József nominatae : acta iuvenum : sectio juridica et politica*.
- Von Der Dunk, Frans – Tronchetti, Fabio (2015): *Handbook of Space Law*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham.

- Von Der Dunk, Frans (1991): *Liability versus Responsibility in Space Law: Misconception or Misconstruction?* Space, Cyber, and Telecommunications Law Program Faculty Publications. (Elérhető: <https://digitalcommons.unl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1042&context=spacelaw>. Letöltés ideje: Győr, 2021. július 05.).
- Zhukov, Genaddy – Kolosov, Yuri (2014): *International Space Law*. Statut Publishing House, Moscow.

## EURÓPAI UNIÓS DOKUMENTUMOK

- Evaluation of Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products, 2018.05.07., Brussels. (Elérhető: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018SC0157>. Letöltés ideje: 2020. 12.04.).

## JOGFORRÁSOK

- 1973. évi 3. törvényerejű rendelet az űrobjektumok által okozott károkért való nemzetközi felelősségről szóló, az Egyesült Nemzetek Szervezete Közgyűlésének XXVI. ülészakán 1971. november 29-én elfogadott egyezmény kihirdetéséről.
- 1993. évi X. törvény a termékfelelősségről.
- 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről.
- 85/374/EGK A Tanács irányelve a hibás termékekért való felelősségre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről (1985. július 25.).

## NEMZETKÖZI EGYZEMÉNYEK

- Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies, New York, 18 December 1979.
- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Warsaw, 12 October 1929.
- Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects, London, Moscow, Washington, 29 March 1972.
- Convention on the Law Applicable to Products Liability, Hague, 2 October 1973.
- Convention on the Registration of Objects Launched into Outer Space, New York, 14 January 1975.
- European Convention on Products Liability in regard to Personal Injury and Death, Strasbourg, 1 January 1977.
- Responsibility of States for internationally wrongful acts, 2001. december 12. A/Res56/83 sz. hat.
- Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies, London, Moscow, Washington, 27 January 1967.

## BÍRÓSÁGI DÖNTÉSEK

- Case 183/00. González Sánchez-ügyben 2002. április 25-én hozott ítélet.
- Case 52/00. Bizottság kontra Franciaország ügyben 2002. április 25-én hozott ítélet.
- Case 154/00. Bizottság kontra Görögország ügyben 2002. április 25-én hozott ítélet.
- Donoghue v Stevenson AC 562, 583. (1932).
- Winterbottom v. Wright 10 M&W. 109, 152 Eng. Rep. 402 (1842).

## INTERNETES FORRÁSOK

- BBC: Chinese rocket debris crashes into Indian Ocean – state media. (Elérhető: <https://www.bbc.com/news/science-environment-57045058>. Letöltés ideje: 2021. május 9.).
- Blackmore, Lars (2016): Autonomous Precision Landing of Space Rockets, SpaceX. (Elérhető: <https://www.naefrontiers.org>. Letöltés ideje: 2021. július 25.).
- Chang, Kenneth (2021): Branson Completes Virgin Galactic Flight, Aiming to Open Up Space Tourism. In: The New York Times. (Elérhető: <https://www.nytimes.com/2021/07/11/science/richard-branson-virgin-galactic-space.html>. Letöltés ideje: 2021. július 20.).
- Code of Conduct for the International Space Station Crew. (Elérhető: <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/1214.403>. Letöltés ideje: 2021. május 16.).
- Contract No. L0634 XM Sattelite Radio Inc. and Boeing Sattelite Systems International, Inc. Art. 24. (Elérhető: <https://contracts.onecle.com/xm/boeing.sat.2001.05.15.shtml>. Letöltés ideje: 2021.08.15.).
- MSV LP and Boeing Sattelite Systems, Inc. Art. 20. (Elérhető: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/756502/000119312507057198/dex1051.htm>. Letöltés ideje: 2021.08.15.).



•  
*Halász Géza, Király*