

***A kármegosztás jogintézménye a lex Rhodia tükrében, kitekintéssel
annak modern továbbélésére***

Jelige: avulsio

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	3
2. Rendszertani vizsgálat	5
2.1. Az <i>actio exercitoria</i> (D. 14, 1)	5
2.2. A <i>lex Rhodia de iactu</i> (D. 14, 2).....	5
2.3. Az <i>actio institoria</i> (D. 14, 3)	5
2.4. Az <i>actio tributoria</i> (D. 14, 4)	6
3. A kármegosztási szabályok exegézise, dogmatikai vizsgálata	7
3.1. A Rhodoszi jog mibenlétének kérdése	7
3.2. A <i>lex Rhodia</i> szabályai és elvei a római jogban	13
3.3. A kárelosztásra kötelezettek köre	15
3.4. A kárhoz való hozzájárulás mértéke.....	18
3.5. Milyen típusú károk számíthatók be?	22
3.5.1. A hajóban esett károk kérdésköre	22
3.5.2. A kalóztámadással kapcsolatos károk.....	28
3.6. Biztosítékok	29
3.6.1. A <i>ius retentionis</i>	30
3.6.2. A kapitány helytállási kötelezettségének vizsgálata	31
3.7. A <i>iactus</i> elhatárolása a <i>derelectió</i> tól	32
4. A kárelosztási szabályok továbbélése	35
4.1. Hazai vetület	36
4.2. A YAR szabályozásának lényege.....	39
5. Záró gondolatok	41
Forrásmutató.....	42

1. Bevezetés

Dolgozatomban a kármegosztás illetve a kockázatközösség intézményének római jogi gyökereivel foglalkozom. A közös érdekből okozott kár megosztásának problémája a tengeri hajózás megjelenése óta (legkésőbb i.e. 10.000)¹ mindennapi velejárója a (tengeri) kereskedelemnek, s erre a problémára szükségképpen a jogélet is reagált. Az Égei-tenger, és kiemelten Rhodosz szigete az antikvitás tengeri kereskedelmének fontos központjává vált, az Európa és Ázsia közötti kapcsolat megkerülhetetlen szereplője lett. Híressé vált a rhodosi *eunomia*, a makulátlanul tisztességes kereskedelmi attitűd is.² Ilyen történelmi előzmények mellett nem meglepő, hogy e városállam kereskedelmi szokásai³ váltak általánosan elterjedt és követett normákká a tengeri jog területén.

A Rhodoszi jog megismerésének forrásai között találunk klasszikus kori görög szónoki beszédeket,⁴ római jogforrásokat,⁵ Bizánci jogot,⁶ és bár a *lex Rhodia* kifejezés jelentése az idők során változott, szűkült,⁷ az árukidobás szabályai a jelenkorig nem veszítették el jelentőségüket.

E szabályok tovább éltek a nagy történelmi kereskedelmi jogokban, mint például Hamburg és Lübeck Hanza városok jogában,⁸ és máig megtalálhatók a nemzetközi szerződési gyakorlatban⁹ éppúgy, mint számos modern nemzeti jogrendszerben, így a magyar,¹⁰ német,¹¹ osztrák¹² polgári és kereskedelmi törvénykönyvekben, de hatásuk kimutatható az angol,¹³ sőt, a máig kodifikálatlan¹⁴ Dél-Afriakai jogban (*usus modernus*) is.¹⁵

A téma bemutatása során arra törekszem, hogy egy régóta fennálló, és máig aktuális problémán keresztül világítsam meg, hogy az eltérő társadalmak, eltérő jogrendszereikkel és gondolkodásmódjukkal miként, milyen logikai, történelmi utakon jutnak el a megoldásig.

¹ Kr.e. 10.000-ből származó források szerint a kontinentális Görögországból kelt át az ember Melos szigetére az értékes obszidiánért. CASSON, *The Ancient Mariners*, 3.

² EHLERS, *Marine Issues*, 2.

³ TARWACKA, *Romans and Pirates*, 156.

⁴ Pl. Demoszthenész Lakritosz ellen, 35,11 (a tengeri kölcsönre vonatkozó forrás utal többek között az utasok beleegyezésével történő árukidobásra)

⁵ Elsősorban D. 14, 2.

⁶ ASHBURNER, *The Rhodian Sea-law*, 57-131.

⁷ A római császárkorra már valószínűleg csak az áruk kidobásával kapcsolatos rendelkezéseket értették alatta. ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 51sk.

⁸ WAGNER, *Die Lex Rhodia*, 361.

⁹ Pl. York-Antwerp Rules.

¹⁰ Polgári Törvénykönyv. 107. § (3).

¹¹ Handelsgesetzbuch § 700.

¹² Österreich Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch § 1043.

¹³ ZIMMERMANN, *The Law of Obligations*, 411.

¹⁴ MERWE – PLESSIS, *The Law of South Africa* xi.

¹⁵ ZIMMERMANN, *The Law of Obligations*, 412.

E megoldások esszenciája korszaktól és földrajzi helytől függetlenül annyira hasonlít egymáshoz, hogy szinte felsejlik mögöttük a platóni jó, és igazságosság *idéája*.

A jogalkotó, jogalkalmazó és jogmagyarázó társadalom, mint *démiurgosz*, a tökéletes alkotásának vágyától vezérelt, tökéletlen „kézműves” számára pedig mi is lehetne szebb látomás ennél?

2. Rendszertani vizsgálat

Jelen fejezetben az *interpretatio systematica*, azon belül is a horizontális rendszertani értelmezés¹⁶ jegyében röviden áttekintem a *lex Rhodián*nak a Digestában történő elhelyezését.

E jogforrást a XIV. könyvbe szerkesztették be a kompilátorok, amely a különböző vállalkozók által alkalmazott (kezdetben jellemzően hatalom alatti) személyek felelősségével foglalkozik, az ő szerződéseikből származó keresetek érvényesíthetőségét tárgyalja az ún. járulékos keresetek¹⁷ formájában. Ezek közé került beillesztésre a görög eredetű kármegosztási szabályozás.¹⁸

2.1. Az *actio exercitoria* (D. 14, 1)

A XIV. könyv első címe a hajósvállalkozó ellen indítható keresettel, az *actio exercitoriával* foglalkozik. E kereset alperese mindig olyan hajósvállalkozó (*exercitor navis*), aki nem személyesen jár el, hanem megbíz harmadik személyt, jellemzően hajóskapitányt (*magister navis*),¹⁹ aki saját nevében (*suo nomine*) szerződik harmadik személyekkel, azonban a vállalkozás érdekében.²⁰ Az ilyen szerződések tekintetében alakította ki a praetor azokat a járulékos kereseteket, amelyekkel az ilyen szerződésekből eredő követelések közvetlenül a vállalkozó ellen voltak megindíthatók, az egész tartozás erejéig.²¹

2.2. A *lex Rhodia de iactu* (D. 14, 2)

A *liber* második *titulusa* foglalkozik a dolgozat témájául szolgáló kockázatközösség intézményével. Tekintettel arra, hogy a Rhodoszi jogból átvett kármegosztási szabályozás²² kikényszerítése a *locatio conductio* keretében volt érvényesíthető a római jogban,²³ nem volt szükség járulékos kereset megalkotására. Logikai kapocs azonban, hogy e jogintézmény is azt hivatott szolgálni, hogy egymással szerződésben nem álló személyek *in personam* igényérvényesítését lehetővé tegye a kötelelem relatív szerkezetén átnyúlva.

2.3. Az *actio institoria* (D. 14, 3)

¹⁶ NAGY, *A magyar büntetőjog*, 72sk.

¹⁷ *Actiones adiecticiae qualitatis*, vö. FÖLDI-HAMZA, *A római jog* 404.

¹⁸ Az árukidobás rendszertani elhelyezkedését vizsgálva WIEACKER, *Iactus* 516 hangsúlyozza, hogy a klasszikus jogászok írásaiban, így például a Paulus nevéhez fűződő művekben, részben a *locatio conductio*, részben az *actio exercitoria* mellett kerül tárgyalásra a téma.

¹⁹ Feladatköréhez, kötelezettségeihez lásd Ulp. D. 14,1,1-5.

²⁰ FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 117.

²¹ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 110.

²² ATKINSON, *the Rhodian Sea Law*, 51 sk.

²³ A szerves recepciót hangsúlyozza HAMZA, *Jogösszehasonlítás*, 150.

Az *actio institoria* kezdetben a *tabernák*, a kisebb boltok vállalkozói ellen indítható kereset volt,²⁴ később minden ipari, kereskedelmi vállalat élén álló üzletvezető által, a vállalkozás keretében kötött szerződés tekintetében alkalmazható volt a vállalkozó (az üzletvezető megbízója, kinevezője) ellen.²⁵ Ezt a keresetet adta meg a praetor *utiliter* kiterjesztve arra az esetre vonatkozóan is, amikor csak egy meghatározott feladat ellátására bíztak meg egy szabad jogállású képviselőt (*actio quasi institoria*). E kereset gyakorlatilag a közvetlen képviselő intézményét teremtette meg a római jogban.²⁶

2.4. Az *actio tributoria* (D. 14, 4)

A negyedik címben tárgyalt kereset akkor volt megindítható,²⁷ ha a hatalomalatti a családfő, hatalomfő tudtával (*scientia*),²⁸ de megbízása nélkül folytat kereskedelmi, vagy egyéb ipari tevékenységet, vállalkozást.²⁹

A Digesta XIV. könyvében szereplő további címek nem esnek e dolgozat vizsgálódási körébe, az általam megkísérelt értelmezésben sincs szerepük, így azokkal ehelyütt érintőlegesen sem foglalkozom.

²⁴ FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 117.

²⁵ FÖLDI-HAMZA, *A római jog*, 406.

²⁶ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 110sk.

²⁷ CHIUSI, *Tributoria*, 350 skk.

²⁸ FÖLDI-HAMZA, *A római jog*, 405.

²⁹ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 110.

3. A kármegosztási szabályok exegézise, dogmatikai vizsgálata

3.1. A Rhodoszi jog mibenlétének kérdése

E fejezetben csupán egyetlen, s nem is kifejezetten hosszú Digesta-hely elemzésével foglalkozom. E kitüntetett figyelem oka, hogy a forrás eredetisége, tartalma, s annak helyes értelmezése is széles körű vita tárgya a romanista szerzők körében, a textus vizsgálata pedig a Rhodoszi jog eredetének, kialakulásának jobb megismerését is szolgálja.

D. 14, 2, 9 Volusius Maecianus *ex lege Rhodia*:

9 VOLUSIUS MAECIANUS *ex lege Rhodia* Ἀξιωματικῶς Εὐδαίμονος Νικομηδέως πρὸς Ἀντωνίνον βασιλέα· Κύριε βασιλεῦ Ἀντωνίνε, ναυφράγιον ποιήσαντες ἐν τῇ Ἰταλίᾳ⁴ διηρηπάγημεν ὑπὸ τῶν δημοσίων⁵ τῶν τὰς Κυκλάδων νήσους οἰκούντων. Ἀντωνίνος εἶπεν Εὐδαίμονι· ἐγὼ μὲν τοῦ κόσμου κύριος, ὁ δὲ νόμος τῆς θαλάσσης. τῷ νόμῳ τῶν Ῥοδίων κρινέσθω τῷ ναυτικῷ, ἐν οἷς μήτις τῶν ἡμετέρων αὐτῷ νόμος ἐναντιοῦται. τοῦτο δὲ αὐτὸ καὶ ὁ θειότατος Αὐγουστος ἔκρινεν⁶.

A Nikomédiai Eudaimon kérelme Antoninus császárhoz: “Császári Felség, Antonius! Amikor az Ikáriai partoknál hajótörést szenvedtünk, a Kükládokon lakó *demósziók* kiraboltak bennünket.” Antoninus azt válaszolta Eudaimonnak: Én vagyok ugyan a mindenség³⁰ ura, de a tenger joga a Rhodoszi hajózási törvény szerint legyen megítélve (minden olyan esetben), amelyben ennek nem mond ellent valamely saját törvényünk. Ugyanígy döntött Augustus is.

A fragmentum Volusius Maecianus, egy kevésbé ismert jogásznak a *lex Rhodiá*hoz kapcsolódó művéből származik. A görög munka eredeti címe *Nomos nautikos* volt,³¹ és valószínűleg az árukidobás kármegosztási szabályán kívül a tengeri jog más jogintézményeivel is foglalkozott.

Volusius Maecianus a lovagi rendből származott. Ostiából³² származó feliratok tanúsága szerint Hadrianus alatt a *praefectus Aegypti* tisztségét töltötte be, majd a *Praefectus Aerarii Saturni* tisztsége után, Marcus Aurelius alatt *consullá* is választották.³³ A fennmaradt források a *Consilium principis*, a császár mellett működő jogi „kancellária” elismert és vezető

³⁰ A kozmosz kifejezés a hellén, majd görög szövegekben nem a világegyetemre, inkább az emberek világára, összességére utal. ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 61sk.

³¹ Vö. OSUCHOWSKI, *Appunti sul problema del “iactus”*, 294skk.

³² Ostia Róma kikötője, a jogász, a várossal ápoló jó kapcsolata nyomán később *patronusa* is lesz. ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 56 sk.

³³ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 55.; P. Oxy. VII., 1032. BGU II, 613.

tagjaként említik.³⁴ Kézenfekvő a feltevés, hogy a görög nyelven kiadott *responsum* az egyiptomi helytartói posztja idején (Kr.u. 160-161)³⁵ születhetett, vagy legalábbis egy akkor felbukkant jogesethez kapcsolódik. A helytartó székhelye köztudottan Alexandria volt. Az irányítása és felügyelete alatt álló *annona*, a Róma gabonaellátását biztosító hajófuvarozás fontos állami feladat volt, amely számos tengeri kereskedelemmel kapcsolatos jogvitát produkált a helytartói bíróságokon. E tisztségei megalapozzák a kereskedelmi, s így különösen a tengeri jog átfogó ismeretét, civiljogban való régi, megalapozott jártassága előtt pedig a Iustinianusi kompilátorok is megemlékeznek: „*iuris civilis praeter veterem et bene fundatam peritiam*” (D. 37,14,17 pr.).

A tényállás szerint az Égei-tenger középső részén található Kükládok³⁶ szigetvilágához tartozó Ikária szigete mellett hajózó Eudaimon hajótörést szenvedett, a sérült hajó pedig feltehetőleg a part közelében zátonyon rekedt. A kiszolgáltatott helyzetű hajóban elhelyezkedő árukat a szigetvilág bizonyos lakói eltulajdonították. A szövegben szereplő *demósioi* kifejezés a korabeli papiruszok alapján gyűjtőfogalomként értelmezhető, amely különböző rangú és beosztású helyi funkcionáriusokat takart, megkülönböztetve őket a birodalmi tisztségviselőktől.³⁷ A jogi probléma, amellyel végül a császárhoz fordulnak, feltehetően a szigetvilágnak a *ius civilétől* eltérő (szokás)joga, amely a hajótörésből származó áruk tulajdonjogi státusát másképpen szabályozza. A császár, mint legfőbb bírói fórum válaszában általános érvénnyel állapítja meg, hogy a Rhodoszi tengeri jog mintegy mögöttes joganyagként, szubszidiáriusan alkalmazandó a római civiljog mellett, azaz minden olyan esetre, amelyre nincsen eltérő civiljogi szabályozás, a Rhodoszi hajózási törvény rendelkezései lesznek irányadók.³⁸ A fennmaradt szöveg alapján nem állapítható meg kétséget kizáróan az sem, hogy pontosan melyik *princeps* színe elé került az ügy. PÓKECZ KOVÁCS, részben HUMBERTre alapítva Marcus Aureliust valószínűsíti a kérelmező személyére utalva, azonban azt sem zárja ki, hogy a megnevezés Antonius Piust takarja.³⁹

A szakirodalom máig megosztott a tekintetben, hogy a forrás egyáltalán eredetinek tekinthető-e.⁴⁰ A szöveg hitelességének egyik kritikája részben a MOMMSEN-KRUEGER kiadásban

³⁴ CROOK, *Consilium principis*, 11.

³⁵ BASTIANINI, *Lista dei prefetti d' Egitto*, 295.

³⁶ A név arra utal, hogy a szigetsorozat Délosz szent szigete körül helyezkedik el, a küklász görög kifejezés, jelentése “körül”.

³⁷ Atkinson, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 59.

³⁸ WAGNER, *Die Lex Rhodia*, 360.

³⁹ PÓKECZ KOVÁCS, *Les problèmes du ‘iactus’*, 176.

⁴⁰ A forrást eredetinek fogadják el KRELLER, JOLOWICZ, DE ROBERTIS, és WENGER, míg formai kritika alapján elutasítja SCHULTZ és SCHERILLO, aki az idézés ilyen formájának a Digestában való példa nélküliségére hivatkozik. ROUGÉ elismeri a fragmentumot, mint a Rhodoszi jog fontosságának bizonyítékát, azonban a szöveget részben hibásnak tartja. ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 46. 2.sz lábjegyzet. A szöveg

szereplő két írásjelre vezethető vissza. Egy mondatvégi pont és egy vessző beillesztésével a császári *rescriptum* a következőképpen hangzik: „A világ ura csakugyan én vagyok, de a tengeren a Törvény az úr.” ATKINSON egyértelműen elképzelhetetlennek tartja ezt a verziót, a szöveg egészét pedig a betoldások megtartásával értelmezhetetlennek nevezi, *reductio ad absurdum*ként értékeli és elutasítja.⁴¹ Egy további érvként merült föl, hogy az Index Florentinusként hivatkozott, a Digesta legrégebbi kéziratában található,⁴² s a bedolgozott művek szerzőinek nevét, valamint a felhasznált műveiket tartalmazó forrásjegyzék⁴³ nem tünteti föl Volusius Maecianus nevét, illetve itt hivatkozott művét a lex Rhodia forrásai között,⁴⁴ ezen *argumentum* azonban nem meggyőző, tekintettel a forrásjegyzék pontatlanságára.⁴⁵

A fejezet tárgyául szolgáló töredék eredetiként való elfogadása számos további kérdést vet föl. Elsőként meg kell vizsgálni, vajon a záró mondat az eredeti császári *rescriptum* része volt-e, avagy a jogtudós toldotta hozzá. A szakirodalomban az utóbbi változat látszik elfogadottnak, amely két oldalról is indokolható. Egyrészt az *imperator* szempontjából valószínűtlen, hogy ilyen nyíltan valamely elődjének véleményét tolmácsolja csupán, a másik oldalon azonban, a római jogászok körében igen elterjedt gyakorlat volt valamely korábbi vagy későbbi uralkodó rendeletére utalni a forrás elemzése után, mintegy megerősítve annak konklúzióját.⁴⁶

A textust eredetinek elfogadva, s az eredeti császári választ a jogtudósi betoldástól elkülönítve lehetőség nyílik az eljárásjogi kérdések áttekintésére, amelynek segítségével nyomon követhető, hogyan került a jogi probléma végül a császár elé.

A kérelmező, egy Kisázsiai görög, miután hajója Ikária szigetének partjainál – feltehetően a Hellészpontosz felől Alexandriába tartó kereskedelmi útvonalon – megfeneklett, s az áruit a helyi tisztségviselők eltulajdonították, megpróbálta jogsérelmét bírói úton orvosoltatni. Nem lehet egyértelműen megállapítani, mely plénum elé került először az ügy. Az egyik variáció szerint először az Alexandriai helytartói bírói fórumon keresett jogorvoslatot.⁴⁷ E feltételezés indoka, hogy a Rhodoszi törvényekre elvitathatatlanul hatással lévő, korai Athéni jog szerint a

elemzését szintén a forrás vitatott autenticitására utalással kezdi PÓKECZ KOVÁCS, *Les problèmes du 'iactus'*, 175. és TARWACKA, *Romans and Pirates*, 155.

⁴¹ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 49sk.

⁴² BÓNIS, *A középkori Corpus Iuris Civilis*, 39 sk.

⁴³ PUGSLEY, *The Florentine Index*, 94.

⁴⁴ A lex Rhodia kapcsán az index egyáltalán nem tartalmaz forrásmegjelölést, jegyzi meg ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 53.

⁴⁵ Erre az álláspontra helyezkedik PÓKECZ KOVÁCS, *Les problèmes du 'iactus'* 175 és ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 54sk.

⁴⁶ Vö. pl. D. 48,18,1 és ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 63sk.

⁴⁷ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 58.

különböző nemzetiségű felek jogvitáit nem a nemzeti joghatóság alapján, hanem a szerződés helye szerint illetékességgel rendelkező fórum előtt kellett rendezni.⁴⁸ Tekintettel arra, hogy a kereskedelmi út kiindulópontja feltehetően Alexandria lehetett, s ide visszafelé tartva vesztítette el a kérelmező a hajó rakományát, a fuvarozáshoz kapcsolódó szerződések (fuvarozási szerződés, tengeri kölcsön, stb.) is itt születtek. Nem zárható ki azonban Asia provincia helytartói bírósága sem,⁴⁹ annál is inkább, mert a fragmentum szövegéből inkább *poenalis actio* következtek, nem pedig szerződéses viszonyból következő jogvitára.⁵⁰

Területi illetékességgel pedig feltételezhetően Asia provincia rendelkezett a Kükládok felett.⁵¹ Annyi mindenesetre bizonyos, hogy az első fokú fórum az ügyben nem tudott dönteni. Nem kizárható, hogy az ügyben eljáró, s az alkalmazandó jog tekintetében bizonytalan provinciai helytartó maga bízta a kérelmezőt, hogy a császárhoz folyamodjon.⁵² A forrás nyelve a kérelmező nemzetisége okán görög, az írásban benyújtott kérelem (görögül *hypomnema* vagy *biblidion*, latinul *libellus*) alapján az ügyben császár mindig úgy döntött, mintha a kérelmező jelen lenne, s személyesen fordulna útmutatásért.⁵³

További kérdésként merül föl többek között a szubszidiárius jogforrásként elismert Rhodoszi jog mibenléte is. Vajon a Rhodoszi jogon (a fragmentumban *lex Rhodia*, illetve *nomos nautikos*) csupán az árukidobásra vonatkozó szabályokat kell érteni, vagy létezett egy átfogóbb normarendszer, amely a tengeri hajózás több vonatkozására nézve is tartalmazott rendelkezéseket?

A D. 14, 2 elnevezése (*De lege Rhodia de iactu*) arra utal, hogy a Rhodoszi törvény alatt a Digesta születésének idején (kr. u. 533)⁵⁴ már nem értettek átfogó tengeri jogi szabályozást, ez azonban nem jelenti feltétlenül azt, hogy a Digestába fölvett jogtudói döntések születésének idején (kr. u. II. század)⁵⁵ is csupán az árukidobás szabályai jelentették volna a Rhodoszi jogot. E feltételezésbe beleillik, hogy míg a fragmentumban szereplő kifejezések tágabb, kiterjedtebb joganyagra engednek következtetni, a Digestában szereplő elnevezés már speciálisabb. Elképzelhető, hogy a II. század jogászai, és különösen Volusius Maecianus előtt még részletesebben ismertek voltak a Rhodoszi szabályok, de bő 350 évvel később, az

⁴⁸ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 59.

⁴⁹ *Asia provincia* illetékességét, mint nem kizárható, de nem is valószínű lehetőséget („possibility [...] not to be excluded”) említi ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 59.

⁵⁰ Utóbbi akkor lenne elképzelhető, ha pl. a hajótörést követő kirablás *vis maior* jellege lenne a tengeri kölcsönszerződésből eredő jogvita tárgya.

⁵¹ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 59.

⁵² ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 72, hasonlóan WAGNER, *Die Lex Rhodia*, 361.

⁵³ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 67.

⁵⁴ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 63.

⁵⁵ TARWACKA, *Romans and Pirates*, 155 és ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 52, a második század közepénél nem későbbre datálja WAGNER, *Die Lex Rhodia*, 359.

addigra kettészakadt birodalomban azonban már csupán egyes legtipikusabb, fennmaradt rendelkezéseivel azonosították a Rhodoszi tengeri jogot.⁵⁶

A kérdés megnyugtató tisztázásához szükséges Rhodosz politikai és kereskedelmi jelentőségének rövid vizsgálata. A Rhodoszi gazdasági-politikai fölény bizonyítéka, hogy a Ptolemaiosz-dinasztia uralkodásának kezdetétől fogva (i.e. III. század) a sziget meghatározó tényezővé vált a kereskedelem – s különösen a Rómában mindig is fontos szerephez jutó gabonakereskedelem⁵⁷ – és a kalózok elleni védekezés tekintetében, szolgálva ezzel az Égei-tenger többi szigetének érdekeit is. Polübiosz, az i.e. II. századi görög történetíró egyenesen a tengeri államok bajnokának nevezi a szigetet.⁵⁸ Megjegyzendő, hogy a szigetország kereskedelmének sajátosságaiból következően a kereskedelmi jog gyakorlatilag kizárólag a tengeri jogot jelentette.⁵⁹ A nemzetközi jog fejlődésében igen jelentős szereppel bírt, amikor i.e. 100 körül az igen erős Római Birodalom és a független görög szigetek közül kiemelkedő Rhodosz szigete diplomáciai kapcsolatba léptek. Ezen együttműködés nyomán született meg a *Lex de piratis persequendis*, a kalózkodás üldözéséről, visszaszorításáról rendelkező *Senatus Consultum*, amely minden szövetséges államot felszólít, hogy közösen gondoskodjanak a tengerek biztonságos hajózhatóságáról.⁶⁰

E szövetség, együttműködés jelentőségének megértéséhez vissza kell tekintenünk az Augustust megelőző időkre, és rövid vizsgálat alá kell vennünk a Rhodoszi jog kialakulását, amelyre Athén jelentős hatást gyakorolt.⁶¹ A városállam fejlett kereskedelmi joga ismerte a „kereskedelmi perek” külön típusát (*emporikai dikai*),⁶² amelyek igen szerteágazó jogviszonyok tisztázására szolgáltak.⁶³ Találunk ezek között külföldi bankárok által Athéni polgároknak nyújtott kölcsönt, ezek fedezetéül szolgáló szállítmányokat, árukidobásra (*ekbolé*) és kockázatközösségre vonatkozó szabályokat, a tengeren szállított árunak (*nautika chremata*) a bérlő tulajdonába kerülését, s így az általános felelősség telepítését, illetve rendelkezéseket az e jogokból eredő követelések kikényszeríthetőségével kapcsolatban. Ehhez

⁵⁶ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 52.

⁵⁷ Lásd pl. a *praefectus annonae* tisztségét: FÖLDI-HAMZA, *A római jog*, 49. A témáról átfogóan lásd SIRKS, *Food for Rome*, 111 skk.; RICKMAN, *The Corn Supply*. 35 skk.

⁵⁸ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 75.

⁵⁹ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 77.

⁶⁰ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 80sk.

⁶¹ HAMZA, *Jogösszehasonlítás*, 145 a „szoros »genetikai« kapcsolat” létét hangsúlyozza Athén és Rhodosz joga között. Lásd még ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 89.

⁶² HARRISON, *Law of Athens II*, 111 skk.

⁶³ A görög városállamok történetéről, jogrendszereik hasonlóságairól, különbségeiről, illetve a görög jog, mint egység létezésének kérdéseiről lásd GAGARIN - COHEN, *Ancient Greek Law*, különösen 29-40.

kapcsolódva kiemelendő a tengeri kölcsönszerződések⁶⁴ írásba foglalásának előírása is. Az Athéni jogszolgáltatás fejlettségét jelzi, hogy e perekben egy hónapon belül döntenie kellett a bíróságnak. Az Athéni tengeri kereskedelmi jognak, amely minden bizonnyal a Rhodoszi elődje volt, három meghatározó jellegzetessége emelendő ki: a) az igény minden „tagállamban” érvényesíthető volt, amely e jogot alkalmazta; b) az írásbeliség követelménye; c) az érintett államok által elfogadott közös szabályrendszer.⁶⁵ Kiemelendő, hogy mind Athén, mind Rhodosz tengeri joga vegyesen tartalmazott polgári és büntetőjogi rendelkezéseket is, amelynek ismeretére utal az elemzett forrás is, hiszen a jogvita tárgya az elsüllyedt hajó kifosztása, s ennek kapcsán utal az *princeps* Rhodosz jogára.⁶⁶

A Rhodoszi jog e vegyes tulajdonsága a feltehetően VIII. századból származó *nomos rodion nautikos* elnevezésű Bizánci kódexben is visszaköszön,⁶⁷ kihangsúlyozva a történelmi folytonosságot.

A Rhodoszi jog, mint átfogó tengeri jogi szabályozás létezése mellett ATKINSON egy további, igen elegáns érvre is hivatkozik, méghozzá egy, a Digestától teljesen független irodalmi forrásra.⁶⁸ Tertullianus i.sz. 207-ben (tehát a vizsgált fragmentum keletkezésével gyakorlatilag egy időben, illetve alig valamivel később) született *Adversus Marcionem* című munkájában kifejezetten utal a Rhodoszi jogra: „*scilicet nauclero illi non quidem Rhodia lex sed Pontica caverat errare Iudaeos in Christum suum non potuisse*”⁶⁹ (tudniillik az nem a Rhodoszi jog, hanem a Pontoszi volt, amely a hajósnak megszabta, hogy a zsidók nem tévedhettek Krisztusban). Tertullianus hatályos jogként (összehasonlító kontextusban) hivatkozik a Rhodoszi jogra. A vallási utalás arra az eretnek tanra céloz, amely tagadta Krisztus emberi alakban való létezését, és ezzel a keresztre feszítés lehetőségét is. A szerző utalása arra enged következtetni, hogy Tertullianus olvasói jól ismerték a Rhodoszi tengeri jogot, amely a legkülönbözőbb tengeri jogi problémákra is megoldást nyújtott.⁷⁰

⁶⁴ A tengeri kölcsön (*pecunia traiectica*) lényege, hogy a hitelező kifejezetten áruk vételére, s azok tengeren szállítására ad kölcsön, amelyet a hajó elsüllyedése, ill. egyéb tengeri veszély esetén nem kellett visszafizetni. MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 282. A fogalom mai nemzetközi fuvarjogi megfelelője *bottomry loan*.

⁶⁵ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 89skk.

⁶⁶ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 92sk.

⁶⁷ Megtalálhatók benne a hajóbérletre vonatkozó szabályok mellett a szerződösszegés, sőt a hajón verekedő matrózok által elkövetett emberölésre irányadó rendelkezések is. ASHBURNER, *The Rhodian Sea-law*, 72sk

⁶⁸ HAMZA, DE ROBERTIS, KASER és WIEACKER érvként hivatkozik a forrásra, ATKINSONnál e szerzőkre nem található utalás. HAMZA, *Jogösszehasonlítás*, 145.

⁶⁹ Tertullianus, *Adversus Marcionem* 3,6.

⁷⁰ ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, 52sk.

3.2. A *lex Rhodia* szabályai és elvei a római jogban

A következőkben azt tekintem át, hogy a klasszikus római jogászok kazuisztikus döntéseiből a *lex Rhodia* mely főbb szabályai, alapelvei vezethetők le.

A *lex Rhodia* legáltalánosabb⁷¹ szabályát az első, Paulustól⁷² származó töredék tartalmazza:

(D. 14, 2, 1 Paulus libro secundo sententiarum)

Lege Rhodia cavetur, ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est.

A *lex Rhodia* elrendeli: ha a hajó terhének könnyítése céljából a tengerbe dobnak árukat, mindenki hozzájárulása által legyen a kár enyhítve, amit mindenki érdekében okoztak.

E szabály indokolását is a jogtudós adja meg a Digesta következő fragmentumában, a principium utolsó mondatában:

(D. 14, 2, 2 pr. Paulus libro trigensimo quarto ad edictum)

aequissimum enim est commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent.

Az ugyanis a legméltányosabb, hogy közös legyen azok kára, akik mások dolgainak feláldozása által elérik, hogy a saját áruik megmenekülnek.

A fentiek fényében megállapíthatjuk, hogy a *lex Rhodia* kockázatközösségi szabálya a méltányosság (*aequitas*)⁷³ jegyében született. Ez alapján indokolt, hogy azok, akik a másik kárán menekültek meg, járuljanak hozzá a mindenki megmenekülése érdekében okozott károk viseléséhez.⁷⁴ A *lex Rhodia* azt a jogtechnikai hiányosságot⁷⁵ hivatott pótolni, hogy semmilyen kereset nem állt ilyen esetben a károsultak rendelkezésére: szerződéses (*in personam*) kapcsolatban nem álltak egymással az egyes áruk tulajdonosai, hisz ők

⁷¹ FÖLDI szerint a megfogalmazás olyan általános, hogy a szöveg akár az eredeti görög szabály fordítása is lehet. FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 214.

⁷² Iulianus Paulus több művéből is találunk részleteket a Digestában, a jogásznak tulajdonított *Sententiák* című műben, amelyet feltehetően tanítványai gyűjtöttek össze, az *ad legem Rhodiam* cím alatt 5 szabályt mutat be. Vö. PS. 7.

⁷³ A fogalmat itt a méltányosság, a merev joggal szembeállított „kalón kai díkaion” értelemben használom, vö. MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 31sk. Már WIEACKER, *Iactus*, 516 hangsúlyozza, hogy tipikusan római megoldás, hogy a károk kiegyenlítésének konstrukciója a bilaterális szerződés keretein belül kerül megoldásra.

⁷⁴ A kockázatközösségi felfogást osztja már WIEACKER, *Iactus*, 530, BÜRGE, *Retentio* 206 is.

⁷⁵ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 303.

mindannyian a hajóssal szerződtek a fuvarozásra. Deliktuális kereset sem keletkezhetett, hiszen az áruk kidobása nem jogellenes, szándékos károkozás céljából, hanem a hajó megmentése és a túlélés érdekében történt. Tekintettel arra, hogy a római jogfelfogás szerint a kereset léte vagy nemléte döntötte el, hogy valakinek van-e alanyi joga, (keresetjogi gondolkodás),⁷⁶ valamilyen formában keresetet kellett biztosítani a károsultak számára. A római jogot jellemző formatakarékosság⁷⁷ több jogintézmény esetében is óvatos az új keresetek megalkotásánál, helyette a már meglévő konstrukciók kiterjesztése vagy analógia útján való alkalmazása mellett döntöttek. E jelenség érhető tetten az általam vizsgált szabály recipiálásának módjában is.⁷⁸

A fuvarozási szerződések, így a hajófuvarozás is a *locatio conductio* körébe tartozik, logikus tehát, hogy e szerződéseken keresztül történt meg a kármegosztási szabályozás kikényszerítése is:

(D. 14, 2, 2 pr. Paulus libro 34 ad edictum)

Si laborante nave iactus factus est, amissarum mercium domini, si merces vehendas locaverant, ex locato cum magistro navis agere debent: is deinde cum reliquis, quorum merces salvae sunt, ex conducto, ut detrimentum pro portione communicetur, agere potest.[...]

at si non totam navem conduxerit, ex onducto aget, sicut vectores, qui loca in navem conduxerunt [...].

Ha a süllyedő hajóról (árakat) dobtak ki, a kidobott áruk tulajdonosai, ha áruk szállítására szerződtek, *ex locato* perelhetik a *magister navist*, aki ezt követően a többiekkel szemben, akiknek az áruja épségben maradt, *ex conducto* perelhet, hogy a kárt részarányosan osszák meg. [...]

És ha nem az egész hajót bérlő valaki, *ex conducto* perelhet, éppúgy, mint az utasok, akik helyet béreltek a hajón [...].

A fragmentum Paulusnak a praetori edictumhoz írt kommentárjaiból származik. A szövegben – a tartalmat illetően – két réteg különíthető el: Paulus és Servius nézete.⁷⁹ A fragmentumban először Paulus ismerteti a saját döntését, majd hivatkozik Serviusra — ezzel a résszel itt

⁷⁶ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 83.

⁷⁷ vö. pl. FÖLDI-HAMZA, *A római jog*, 439. és FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 214.

⁷⁸ A recepciót a legújabb irodalomban behatóan elemzi CHEVREAU, *Lex Rhodia*, 67 skk.

⁷⁹ Vö. BÜRGE, *Retentio*, 206. A régebbi irodalomból vö. KRELLER, *Lex Rhodia*, 278 skk.

ugyan nem foglalkozom részletesen, de érdemes megemlíteni, hogy jogászok generációi szenteltek figyelmet ennek a tényállásnak.

Az első mondat tényállásában a hajóskapitány fuvarozási szerződés, *locatio conductio operis*⁸⁰ keretében vállalta áruk szállítását, az út során azonban a hajó viharba került, és a kapitány elrendelte az áruk kidobását.⁸¹ A kidobott áruk tulajdonosai ezután a kapitánnyal fennálló szerződéses viszonyból következően a megrendelő (esetünkben a fuvaroztató) keresetével, az *actio locatival* perelhetnek a kapitány ellen, aki a vállalkozó (esetünkben fuvarozó) keresetével, az *actio conductival* fordulhat a megmenekült áruk tulajdonosai ellen, követelve a kárhoz való hozzájárulást.⁸²

A második fordulat viszont egy olyan tényállásból indul ki, amikor az áruk fuvarozására *locatio conductio rei*, azaz bérleti szerződés⁸³ keretében kerül sor. Ilyenkor a pozíciók „felcserélődnek”: a kidobott áruk tulajdonosai a bérlő keresetével, az *actio conductival* perelnek, a kapitány pedig a bérbeadó keresetét, az *actio locatit* indíthatja meg a megmenekült áruk tulajdonosai ellen.⁸⁴

A fentiekből következően olyan eset is elképzelhető, hogy egyes áruk szállítására *l.c. operis*, másokra *l.c. rei* keretében került sor, aminek eredményeképpen a kapitány és az őt perlő árutulajdonosok keresete azonos elnevezésű lehetett.⁸⁵ Röviden utalni kell a szövegben szereplő *at si non totam navem conduxerit* kitételre is: ez azzal indokolható, hogy olyan konstrukció is létezett, amelynek keretében egy vagy több kereskedő az egész hajót kibérelte, s ilyenkor a *magister navis* (jogi) helyzete (felelőssége) is eltérően alakulhatott.⁸⁶ Dolgozatomban e válfajokkal részletesebben nem foglalkozom, mert álláspontom szerint a kérdés inkább tekinthető a *locatio conductio* témakörébe tartozónak, s a kármegosztáshoz csak igen áttételes módon kapcsolódik.

3.3. A kárelosztásra kötelezettek köre

Az általános elvek után át azt tekintjük át, hogy milyen személyi körre nézve állapítható meg a közös kárhoz való hozzájárulás kötelezettsége. Paulus egy jogesetet említ meg, amely szerint több kereskedő szállított ugyanazon hajón különböző fajtájú árukat, és ezen kívül még

⁸⁰ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 301sk.

⁸¹ A *magister navis* döntési jogát állapítja meg SIRKS, *Food for Rome*, 27.

⁸² BENÖHR, *Synallagma*, 99 kimutatja, hogy a jogeset egyik leglényegesebb mondandója a károsultak vagyoni egyensúlyának helyreállítása (Ausgleich für ein Vermögensopfer).

⁸³ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 296.

⁸⁴ BÜRGE, *Retentio*, 207 szerint a *retentio* elsősorban akkor volt releváns, amikor még az *actio conducti* vagy az *actio locati* nem állt még a károsultak rendelkezésére.

⁸⁵ JAKAB, *Vectura*, 268 skk.; THOMAS, *Carriage*, 489 skk.

⁸⁶ A témáról részletesen lásd FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 56skk.

sok utas – köztük szabadok és rabszolgák is – utazott a hajón, s egy heves vihar okozta szükséghelyzet következtében árukidobásra került sor.

A jogász szerint az eset kapcsán a következő jogi problémák merültek föl (D. 14, 2, 2, 2 Paulus *libro 34 ad edictum*):

An omnes iacturam praestare oporteat et si qui tales merces imposuissent, quibus navis non oneraretur, velut gemmas margaritas? et quae portio praestanda est? et an etiam pro liberis capitibus dari oporteat? et qua actione ea res expediri possit? Placuit omnes, quorum interfuisset iacturum fieri, conferre oportere, quia id tributum observatae res deberent: itaque dominum etiam navis pro portione obligatum esse. iacturae summam pro rerum pretio distribui oportet. corporum liberorum aestimationem nullam fieri posse.

Vajon mindenkinek osztoznia kell a káron, még annak is, aki csak olyan dolgokat vitt a hajóra, amelyek nem terhelték azt, például drágaköveket vagy gyöngyöt? És milyen arányban kell a kárt megosztani? Kell-e, s ha igen, mennyit kell fizetnie a (megmenekült) szabad embernek? És milyen keresettel lehet az igényt érvényesíteni? Abban mindenki egyetért, hogy mindenkinek, akinek érdeke fűződött a kidobáshoz, hozzá kell járulnia (a kárhoz), mert ezzel az összeggel tartozik azért, hogy az áru megmeneküljön. Így a hajótulajdonos is részarányosan kötelezett. A kárt a kidobott áruk értékének arányában kell elosztani. A szabad ember testének értéke nem becsülhető (azaz nem része a kármegosztásnak).

A jogtudós sorra veszi a felmerülő kérdéseket, majd megállapítja a *communis opinio*ként elfogadott főszabályt: a kárelosztás tekintetében mindenki kötelezett, akinek érdeke fűződött a kidobáshoz, függetlenül a megmenekült dolog minőségétől, súlyától, jellegétől.⁸⁷ Ebből következően a hajó tulajdonosa⁸⁸ is köteles a kárhoz hozzájárulni, hiszen a hajója megmenekülése a kidobás által vált lehetővé; tehát haszna származik az áruk kidobásából.⁸⁹ A következő mondat látszólag a hozzájárulás mértékének kiszámolási módját tárgyaló fejezethez tartozik, annak funkciója azonban – véleményem szerint – indokoltta teszi, hogy

⁸⁷ A fuvaroztatók egymás közti viszonyát elemzi CHEVREAU, *Lex Rhodia*, 76 skk. A gazdaságtörténeti vonatkozásokkal részletesen foglalkozott már DE MARTINO, *Lex Rhodia*, 85 sk. is.

⁸⁸ Aki csupán kezdetben volt egyben a hajó kapitánya, később e funkciók jellemzően szétváltak. vö. FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 39. A hajó megmenekülése a *lex Rhodia* alkalmazásának fontos előfeltétele, vö. WIEACKER, *Iactus*, 517-518.

⁸⁹ Amennyiben nem esett egybe a *dominus navissal*, a kapitány nem tekinthető anyagilag érdekeltnek a kidobásban, mert a hajó elsüllyedéséért *vis maior* révén nem volt felelős.

ehelyütt kerüljön elemzésre. Az idézett utolsó mondattal együtt vizsgálva ugyanis arra a következtetésre juthatunk, hogy a főszabályhoz képest kivételt fogalmaz meg a jogász, mégpedig a szabad ember tekintetében. Világosnak tűnik, hogy aki az árukidobás következtében túléli a vihart, annak érdekében állt a károkozás, s ilyen módon kötelezetté válik. A megmenekült dolog értékét az *aestimatio* eljárásában kellene fölbecsülni, hogy a kármegosztás mértékének meghatározásához alapul szolgáljon. A római jog egyik alapelve azonban, amely kimondja, hogy a szabad ember teste nem dolog (áru), ezért az értéke sem fölbecsülhető, kizárja az igény érvényesítéséhez szükséges e mozzanatot, s így az igény érvényesítését is. Ezért nem tekinthető a kármegosztás szempontjából érdekeltnek a megmenekült (életben maradt) szabad ember, s mindez paradox módon a szabad emberi minőség meghatározhatatlanul nagy értékével indokolható.

A ruhák, gyűrűk, ékszerek (nagy értékű ingóságok) tekintetében a forrás konkrétan is kimondja, hogy minden megmenekült érték alapján kötelezetté válik annak tulajdonosa a kármegosztásra, azonban ennek kapcsán újabb kivételt állapít meg:

(D. 14, 2, 2, 2 Paulus libro 34 ad edictum)

[...] et omnium visum est, nisi si qua consumendi causa imposita forent, quo in numero essent cibaria: eo magis quod, si quando ea defecerint in navigationem, quod quisque haberet in commune conferret.

[...] és mindent bele kell számolni, kivéve azt, amit elfogyasztás céljából vittek a hajóra, így különösen az élelmiszert, mivel ezek esetében, amennyiben ezekből hiány keletkezett volna, akkor mindenkinek bele kellett volna adnia a közösbe azt, amije van.

Kivételt tehát az élelmiszer és egyéb *res consumptibiles*⁹⁰ jelentettek. E a kivételnek a jogpolitikai indokát pedig abban a tulajdonjogot korlátozó szabályban kereshetjük, amely előírja, hogy amennyiben a hajóút során e dolgokból hiány keletkezik, tehát például éhínség tör ki, mindenki köteles a sajátját megosztani a többi utassal. Feltételezésem szerint mindezt az élelmiszer eredeti tulajdonosa sem az átadáskor, sem utána nem követelhetett ellenszolgáltatást, s az idézett szabály e kockázatot ellentételezi oly módon, hogy amennyiben az ilyen típusú dolog megmenekül, arra vonatkozóan a tulajdonosnál nem keletkezik hozzájárulási kötelezettség.

⁹⁰ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 165.

A kivételek tárgyalása során még egy paulusi forrást szükséges áttekinteni, amely így rendelkezik:

(D. 14, 2, 2, 5 Paulus libro 34 ad edictum)

Servorum quoque qui in mare perierunt non magis aestimatio facienda est, quam si qui aegri in nave decesserint aut aliqui sese praecipitaverint.

A tengeren odaveszett rabszolgák értékét nem kell felbecsülni, éppen úgy (értékelendő), mint amelyek betegségben a hajón haltak el, vagy a vízbe fúltak.

A forrás tükrében megállapíthatjuk, hogy az odaveszett rabszolgák nem alapozhatnak meg közös hozzájárulási igényt, amely a fent tárgyaltakkal ellentétben a rabszolga tulajdonosának érdeke ellen való. Itt említendő meg, hogy a *perierunt* kitétel arra utal, hogy nem szándékosan dobták ki⁹¹ a rabszolgát;⁹² ennek racionalitása a jelentéktelen súlyhoz párosuló igen jelentős érték tükrében amúgy is erősen vitatható volna.⁹³ Az árukidobásra, s éppen a rabszolgák kidobásával kapcsolatos erkölcsi dilemmára Cicero is utal, *de officiis* c. művében:

[...] kérdezi, ha a tengeren árukat kell kidobni, akkor inkább egy értékes lovat vagy egy értéktelen rabszolgát kell-e kidobni. – Itt másfele (visz) a vagyon tisztelete és másfelé az emberiség.⁹⁴

Amennyiben a rabszolga a hajón megmenekül, a tulajdonosa érdekeltnek minősül, azaz a rabszolga túlélése megalapozza a közös kárviselési kötelezettséget.

3.4. A kárhoz való hozzájárulás mértéke

A kárelosztás általános szabályainak áttekintése után azt vesszük górcső alá, hogy amennyiben sor kerül a kárelosztásra, az milyen szabályok szerint megy végbe, milyen módon állapítják meg a hozzájárulás mértékét. Amint azt a fentiekben már láthattuk, ezen összegaszerűség olyannyira immanens része a szabályrendszernek, hogy amennyiben annak meghatározása lehetetlen, a törvény alkalmazására sem kerülhet sor.

Paulus a következőket írja:

⁹¹ Azaz a kárelosztás egyik feltétele is hiányzik.

⁹² vö. *mutatis mutandis* a Saufei-us-esetről írottakkal, FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 64.

⁹³ Emberiességi szempontokkal is kiegészítve hasonlóan érvel FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 217.

⁹⁴ Cicero, *De Officiis*, 3,23 (89)

(D. 14, 2, 2, 4 Paulus libro 34 ad edictum)

Portio autem pro aestimatione rerum quae salvae sunt et earum quae amissae sunt praestari solet, nec ad rem pertinet, si hae quae amissae sunt pluris venire poterunt, quoniam detrimenti, non lucri fit praestatio. Sed in his rebus, quarum nomine conferendum est, aestimatio debet haberi non quanti emptae sint, sed quanti venire possunt.

A kárért rendszerint a megmenekült és az elpusztult javak becsértéke alapján szoktak helytállni; emellett nem jön figyelembe az, hogy mennyivel többért lehetett volna eladni az elpusztult árut, mert a (tényleges) veszteséget kell megtéríteni, nem a(z elmaradt) hasznót. Azonban azon dolgoknál, amelyek fejében a hozzájárulás jár, a becslés alapja ne az legyen, hogy mennyiért vették, hanem hogy mennyiért lehetne eladni.

Az első mondat értelmében a hozzájárulás mértékének megállapítása során először egy becslő eljárásra (*aestimatio*) van szükség. Ennek során külön-külön meghatározzák mind a megmenekült, mind az odavesztett dolgok értékét.⁹⁵ A forrás ennek módjára is tartalmaz iránymutatást: az elpusztult áruk esetében a beszerzési árat⁹⁶ kell figyelembe venni, az eladással elérhető haszon nem számítható be. A megmenekült dolgok – amelyek a tulajdonosaik hozzájárulási kötelezettségét megalapozzák – tekintetében ezzel szemben a célkikötőben elérhető vételár a becslés alapja, azaz a beszerzési árnál jóval magasabb összeg. A becslő eljárás következtében létrejön tehát egy fiktív érték, amely az elpusztult áruk beszerzési árából és a megmenekült áruk eladási árából áll.⁹⁷

$$V_{\text{sum}} = V_{\text{elpusztult dolgok}} + V_{\text{megmenekült dolgok}}$$

Ezt követően minden tulajdonos tekintetében meg kell vizsgálni, hogy az ő árujának becsértéke hogyan aránylik e fiktív összeghez:

$$V_{\text{tulajdonos}} / V_{\text{sum}}$$

⁹⁵ A kármegosztás felteteleit részletesen elemzi WIEACKER, *Iactus*, 519 skk.; vö. CHEVREAU, *Lex Rhodia*, 77.

⁹⁶ FÖLDI a források (Ulp. D. 15, 3, 5 pr. és 47, 2, 50 pr) elemzéséből következtet a *verum rei pretium* kifejezésnek e jelentésére, kiemelve, hogy a kifejezés az eladási árral és az *interesse*-értékkel szembeállítva jelenik meg a Digesta hivatkozott helyein. (*argumentum a contrario*) FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 219¹³⁰.

⁹⁷ A képletalkotó módszer ötlete KRELLER, *Lex Rhodia*, 315. művéből származik, idézi FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 220¹³⁴. Az általam alkotott képletekben V = érték (*valorem*).

E számítás eredményeképpen szükségszerűen egynél kisebb,⁹⁸ de nullánál nagyobb⁹⁹ számot kapunk, amely könnyedén százalékos formába alakítható. A források tükrében e százalékos arányt nevezhetjük *portiónak*.¹⁰⁰

A következő lépésben a megmenekült dolgok értékének összegét kell alapul venni, s erre rávetíteni az egyes tulajdonosok *portióját*:

$$\text{Portio}_{\text{tul.1}} \times V_{\text{megmenekült dolgok}}$$

$$\text{Portio}_{\text{tul.2}} \times V_{\text{megmenekült dolgok}}$$

$$\text{Portio}_{\text{tul.n}} \times V_{\text{megmenekült dolgok}}$$

Ez a szám azt mutatja, hogy ki milyen értékre tarthat jogosan igényt a megmenekült árukból, azok értékének hány százaléka illeti meg. Amennyiben az így kapott összeg meghaladja az adott tulajdonos megmenekült áruinak értékét (vesztes fuvaroztató), azaz neki kevesebb maradt, mint amennyi „járna”, akkor ő jogosult e különbözetet követelni a többiektől. Amennyiben az így kapott eredmény kevesebb, mint a tulajdonos megmenekült áruinak értéke (nyertes fuvaroztató), akkor nála többletről, *superfluumról* beszélhetünk, és a közös kárviselés értelmében e többletértékből a vesztes fuvaroztatókat kártalanítania kell. Így kívánja ugyanis az igazságosság, ami e szabály erkölcsi alapját adja, s amelyről Arisztotelész a következőképpen ír:

Az igazságosság tehát az az erény, amelynek alapján az igazságos emberről elmondhatjuk, hogy szabad elhatározásából igazságos dolgot cselekszik, s a javak elosztásában [...] az arányosság szerinti egyenlőséget veszi figyelembe; s ugyanúgy jár el akkor is, ha másvalakiről van szó egy harmadikkal szemben. Az igazságtalanság [...] pedig nem egyéb, mint a haszon és kár dolgában való túlzás, illetve hiányosság, ellentétben az arányossággal. [...]

[M]int ahogy ami igazságtalan, az egyenlőtlen, világos, hogy ahol van egyenlőtlen, ott középnek is kell lennie. [...]

S mivel az egyenlő a közép, az igazságos dolgot is valamelyes középnek kell tartanunk...¹⁰¹

A közös érdekből történő árukidobás nyomán kár dolgában egyes fuvaroztatóknál túlzás, árujukban aránytalan hiányosság keletkezik, míg mások ez által haszonra¹⁰² tesznek szert. A

⁹⁸ Tekintettel arra, hogy az összes tulajdonos árúját felbecsülték, s ezen értékek összege szerepel a nevezőben, míg a számlálóban csupán ennek az összegnek az adott tulajdonosra vonatkozó része.

⁹⁹ Amennyiben az eredmény 0 lenne, a tulajdonos nem tekinthető érdekeltnek sem a kidobásban, sem a kárelosztásban, így ő releváns a *lex Rhodia* tényállása szempontjából.

¹⁰⁰ A kifejezés megjelenési formái a D. 14, 2, 2 töredékben, *pro portione, donec portionem, quae portio, pro portione. A contributio* kiszámítását rövidebben elemzi CHEVREAU, *Lex Rhodia* 77 skk.

¹⁰¹ Vö. Arisztotelész, *Nikomakhoszi Etika* 1134a, 1131a, 1132a. SZABÓ MIKLÓS fordítását idézi JAKAB ÉVA, *Szerzők, kiadók, kalózok*, 61sk.

lex Rhodia kárelosztási szabályainak célja, hogy az egyenlő, azaz a közép felé mozdítsa el a megbomlott vagyoni egyensúlyt, helyreállítva ezzel az igazságosságot.

A szemléltetés megkönnyítését, s az állítás ellenőrzését egy fiktív példával igyekszem elősegíteni. Tegyük föl, hogy 5 kereskedő szállít a hajón gabonát, amelyet mindannyian 20-20 HS¹⁰³ értékben vásároltak. A hajó viharba kerül, és kettejük áruját fel kell áldozni, hogy a hajó megmeneküljön. A célkikötőbe megérkezve kárelosztásra kerül sor: a károsult tulajdonosok követelik a nekik járó részt.

Az eljárás első lépése az *aestimatio*: az odavesztett áruk becsértéke a beszerzési árral, 20 HS-sal egyenlő, míg a megmenekült áru tekintetében az eladási ár, azaz 30 HS¹⁰⁴ lesz a *portio* kiszámításának az alapja.

$$V_{\text{sum}} = (2 \times 20 \text{ HS}) + (3 \times 30 \text{ HS})$$

Az így kapott, a kárelosztás alapjául szolgáló fiktív összeg tehát 130 HS. Ebből az egyes tulajdonosok része a következőképpen számítható ki:

a) vesztes fuvaroztató esetén:

$$20 / 130 = 0,154 \text{ (15,4\%)}$$

b) nyertes fuvaroztató esetén:

$$30 / 130 = 0,23 \text{ (23 \%)}$$

A *portió*kat rávetítve a megmenekült áruk értékére ($3 \times 30 = 90$ HS), a következő eredményt kapjuk:

a) vesztes fuvaroztató esetén:

$$0,154 \times 90 = 13,86 \text{ HS}$$

b) nyertes fuvaroztató esetén:

$$0,23 \times 90 = 20,7 \text{ HS}$$

A példa által felszínre bukkan, hogy a kétféle számítási mód a megmenekült áruk tulajdonosainak kedvez, hiszen ugyanannyi induló összegű áru mellett a kárelosztás eredményeképpen csupán részleges *lucrum cessans*t szenvednek el (0,3 értékben), míg a kidobott áruk tulajdonosait a teljes *lucrum cessans*on felül 6,14 HS értékű *damnum emergens* is sújtja, a szabály tehát a gyakorlatban mégis arra sarkallhatta az áruk tulajdonosait, hogy a saját árujuk kidobását igyekezzenek elkerülni. Véleményem szerint ennek a szabálynak – s általa az arisztotelészi igazságosság korlátozott érvényesülésének – talán az lehetett az indoka, hogy valóban csak a legszükségesebb esetben kerüljön sor áru kidobására, a kidobásban nem,

¹⁰² Szigorú, jogi értelemben haszon helyett talán helyesebb a *damnum cessans*, az elmaradt kár kifejezés.

¹⁰³ Az epigráfiai forrásokban a rómaiak közhasználatú pénzneme, a sestertius pénznem HS jelöléssel szerepel.

¹⁰⁴ Az 50%-os árrés FÖLDI példája, aki meggyőzően indokolja is ezen arány realitását. FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*, 208. 313. lábjegyzet.

vagy csak kevésbé érdekelt tulajdonos ugyanis feltehetőleg az utolsó pillanatig igyekezett a kidobást elkerülni. Ezen felül a kártalanítást a minimumra szorító szabályozás visszatartó ereje feltehetően a csalárd kidobás visszaszorítását is célozta.

3.5. Milyen típusú károk számíthatók be?

A forráselemzés során a továbbiakban arra keresünk választ, hogy milyen típusú károk alapozhatták meg a kármegosztási igényt. Eltérően a korábban tárgyaltaktól, helyütt nem a károsult dolog minősége, hanem a károkozás körülményei alkotják az elhatárolási ismérvet.

3.5.1. A hajóban esett károk kérdésköre

A kármegosztás problematikája kapcsán vizsgálándó, hogy bele lehet-e számítani a hajóban esett károkat a közös kárba, és milyen esetben köteles a hajó tulajdonosa maga viselni a hajójában beállt kárt. A kérdés a Digestában először a Paulus¹⁰⁵ ediktumkommentárjából származó fragmentumban bukkan föl.

Arra tekintettel, hogy a problémát felvető másik két jogász közül Papinianus Paulus kortársa, Hermogenianus pedig szűk egy évszázaddal később tevékenykedett, a kompilátorok által követett sorrendet veszem alapul a téma elemzése során.

(D. 14, 2, 2, 1 Paulus edictum. 34.)

Si conservatis mercibus deterior facta sit navis aut si quid exarmaverit, nulla facienda est collatio, quia dissimilis earum rerum causa sit, quae navis gratia parentur et earum, pro quibus mercedem aliquis acceperit: nam et si faber incudem aut malleum fregerit, non imputaretur ei qui locaverit opus. sed si voluntate vectorum vel propter aliquem metum id detrimentum factum sit, hoc ipsum sarciri oportet.

Ha az áruk megőrzése mellett a hajó károsodik, vagy valamely felszerelést leszereltek róla, nincs közös hozzájárulás, mert különböznek egymástól azok a dolgok, amelyek a hajó céljaira vannak rendelve, és azok, amelyekért fuvardíjat fogadtak el, hisz ha a kovácsnak eltörik az üllője vagy a kalapácsa, a kárát nem számíthatja föl a munka megrendelőjének. De ha az ilyen kárt az utasok

¹⁰⁵ Iulianus Paulus remekjogász, Papinianus és Ulpianus kortársa, volt idő, hogy együtt tevékenykedtek a császári tanácsban. Mintegy 90 műve ismert, közülük kiemelkedik a Sabinus-kommentár és a jelen fragmentum forrásául szolgáló Edictum-kommentár.

akarataból, vagy valamely félelem (rettegés) miatt okoztak, akkor a kárt meg kell téríteni.

A jogtudós kommentárjában a vállalkozói szerződés, mégpedig a *locatio conductio operis* egy másik esetével von párhuzamot, és kijelenti, hogy főszabály szerint a hajóban esett károk megosztását a hajó tulajdonosa nem követelheti a fuvarozóktól, azt neki magának kell viselnie. A kár a vállalkozó érdekkörében keletkezik,¹⁰⁶ a hajót a vállalkozás keretében neki kell fuvarozásra alkalmas állapotban tartania. Tekintettel arra, hogy a *lex Rhodia*, mint *lex specialis* alkalmazhatósági feltételei hiányoznak – hiszen nincs szándékos károkozás,¹⁰⁷ mely a többiek érdekében történne – a tulajdonos viseli a kárt (*casus nocet domino*).

A forrás a károsult dologra nézve a fuvardíjfizetést emeli ki, mint a kockázatközösség fennállását jelző elhatárolási ismérvet (*differentia specifica*). A kapitány (vállalkozó) kárának számít ugyanis minden olyan dologban okozott kár, amire vonatkozóan nem kötöttek *locatio conductio*t. Tekintettel arra, hogy a *locatio conductio operis* és a *locatio conductio rei* is fogalmilag visszerthes ügylet,¹⁰⁸ a vételárban való megegyezés hiányában nem jön létre,¹⁰⁹ a jogtudós feltehetőleg a vállalkozói szerződés fennállásának indíciumaként hivatkozik a vételárra.

Az első fordulat a hajó károsodását említi, amely feltehetőleg nem szándékosan okozott kárra utal, így – amint majd a későbbiekben elemzésre kerül – a kármegosztás egyik előfeltétele eleve kiesik. A leszerelés tekintetében a szöveg kissé lakonikus, a leszerelés céljáról, körülményeiről nem szól, a szándékosság itt azonban megjelenik.¹¹⁰

A fragmentum második mondata a főszabályhoz képest kivételt¹¹¹ állapít meg, még hozzá két alternatív feltétel teljesülése esetén.

Amennyiben az utasok követelik, hogy áruk kidobása helyett a hajóban okozzák a kárt, például nehéz orrdísz leszerelésével vagy felszerelés kidobásával, a *lex Rhodia* szabályai alkalmazhatók. A forrás alapján többféle helyzetet is felvázolhatunk. Lehetséges, hogy a kapitány, szakmai szempontokat mérlegelve, illetve megkövetelt hozzáértése (*peritia*)¹¹²

¹⁰⁶ Sphärentheorie, a munkajogban jellemző alapelv, a római *locatio conductio*tól a BGB 645. § (1) bekezdéséig (*Verantwortlichkeit des Bestellers*) érezteti hatását.

¹⁰⁷ E mozzanat jelentőségéről lásd később.

¹⁰⁸ FÖLDI-HAMZA, *A római jog*, 527.

¹⁰⁹ MOLNÁR, *Fejezetek*2, 23sk

¹¹⁰ SZABÓ PÁL szerint kikötőben várakozó hajókról szokás volt a kormánylapátot és a kötélzetet, vitorlát leszerelni, feltételezése szerint a forrás erre utalhat. SZABÓ, *Lex Rhodia*, 2.

¹¹¹ Feltehetően speciálisan csak a tengeri fuvarozásra érvényes szabályok ezek, bár a megrendelő utasítása bizonyos keretek között esetleg *exculpatió*ra adhatott lehetőséget más vállalkozóknak is. A szabály a hatályos hazai jogban is megjelenik, vö. Ptk. 392. § (3).

¹¹² MOLNÁR, *A római magánjog felelősségi rendje*, 101 és 163skk.

alapján nem látja szükségesnek áruk, illetve felszerelés kidobását, az életüket féltő utasok azonban e károkozásra kényszerítik a vállalkozót. Felmerülhet, hogy a hajó valóban túl van terhelve, s a kapitány elrendeli áruk kidobását, az utasok azonban arra utasítják, hogy áruik helyett a hajó valamely súlyos felszerelését, alkatrészét dobják le, hogy a rakomány ily módon sértetlen maradjon.

A másik feltétel, hogy valamely komoly veszélytől való félelem következtében kerüljön sor a károkozásra. A szövegben szereplő *metus* kifejezés több kontextusban is előfordul a római jogban, jelenthet ettől függően megfélemlítést¹¹³ és valamifajta alapos félelmet¹¹⁴ is. Jelen forrás tekintetében az utóbbi értelmezési lehetőség tűnik meggyőzőbbnek. Annál is inkább, mert ez szép elhatárolást jelentene a teljesen alaptalanul, önkényesen okozott kártól, amit teljes mértékben az okozónak kellene megtérítenie a deliktuális keresetet biztosító *lex Aquilia* alapján.¹¹⁵ A veszélytől való félelem kitétel azt sugallja, hogy valamilyen be nem következett veszélyhelyzetről lehet szó, hiszen egyébként annak elhárítását említené a szöveg. Ilyen lehet például, amikor egy közeledő vihar miatt vágnak le a vitorlából, azonban a vihar végül elkerüli a hajót. Olyan eset is elképzelhető, hogy egy kalózhajónak vélt másik hajó elől igyekeznek elmenekülni, s a gyorsabb siklás érdekében szabadulnak meg a berendezés egyes súlyosabb tárgyaitól. Álláspontom szerint egy lehetséges értelmezése a forrásnak, hogy a jogtudós az ilyen, kármegelőző jelleggel a hajóban okozott károkat bevonja a *lex Rhodia* hatálya alá (*interpretatio extensiva*). Ennek az lehet a jogpolitikai indoka, hogy az alapos okkal végrehajtott árukidobásból eredő károkat megosztását a tényleges veszélyhelyzet bekövetkezésétől függetlenül követelni lehessen.

A kérdés szempontjából releváns következő forráshely Papinianus¹¹⁶ *responsum*ából került a Digestába:

(D. 14, 2, 3 Papinianus 19 resp.)

Cum arbor aut aliud navis instrumentum removendi communis periculi causa deiectum est, contributio debetur.

¹¹³ FÖLDI-HAMZA, *A római jog*, 475.

¹¹⁴ FÖLDI-HAMZA, *A római jog*, 482.

¹¹⁵ Az *actio legis Aquiliae* esetében a károkozónak a dolog egy évre visszamenő legmagasabb értékét kellett megfizetnie, pönális jelleget kölcsönözve ezen *action*nak. A meg nem rongált, de a tengerbe dobott dolog esetén *utilis actio* adható. MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 326 sk.

¹¹⁶ Aemilius Papinianust az öt remekjogász legkiválóbb tagjának tartották, lakonikus stílusa miatt azonban nehezebb értelmezni, így kevesebb fragmentum származik tőle a Digestában, mint Ulpianustól vagy Paulustól. Septimius Severus alatt, 205-től *praefectus praetorio* tisztségben tevékenykedett, a birodalom polgári közigazgatását irányította. Caracalla 212-ben kivégezte. Legjelentősebb művei a *Questionum libri* és a jelen forrásban is felbukkanó *Responsum libri XIX*.

Ha az árbocot, vagy a hajó más felszerelését közös veszély elhárítása érdekében eltávolítják, azt meg kell téríteni.

A fragmentum igen tömören fogalmaz, kevésbé mutatja a római jog kazuisztikus jellemzőit, meglehetősen absztrakt megfogalmazásban állapítja meg a hajóban esett károkra vonatkozó szabályt. Kármegosztásnak e textus tükrében akkor van helye, ha az alábbi négy konjunktív feltétel fennáll: a) közös veszély fennállása alatt (objektív tényállási elem, ezen belül egy szituációs ismérv, amely helyet és időt határoz meg); b) a közös veszély elhárítása érdekében (szubjektív tényállási elem, célzat); c) szándékosan (további szubjektív tényállási elem); d) eltávolítanak valamit, azaz kárt okoznak (objektív tényállási elem, eredmény).

Láthatjuk, hogy az itt vázolt alkalmazhatósági feltételek megegyeznek az árukra vonatkozó feltételekkel, az tehát, hogy a kárelosztás feltételeinek megfelelő kár kinek az érdekkörében keletkezik, e tekintetben nem bír relevanciával.

A következőkben elemzett szöveg Hermogenianus¹¹⁷ gyűjteményéből származik:

(D. 14, 2, 5 Hermogenianus 2 epitomarum)

Amissae navis damnum collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio liberaverunt: nam huius aequitatem tunc admitti placuit, cum iactus remedio ceteris in communi periculo salva navi consultum est. 1. Arbore caesa, ut navis cum mercibus liberari possit, aequitas contributionis habeit locum.

Ha a hajó elsüllyed, a károk felosztásához nem kell hozzájárulnia azoknak, akik a hajótörésből áruikat kimentik: mert ez a méltányosság csak akkor alkalmazható, ha a kidobás a többiek érdekében, közös veszély ellenében történt, és a hajó megmenekült. 1. Ha az árbocot levágták, hogy a hajó és a rakomány megmeneküljön, a méltányosság alapján a kármegosztásnak helye lesz.

A töredék *principium*ának tényállása szerint a hajó elsüllyedt, az áru egy részét azonban a tulajdonosnak sikerült a hajótörésből (a süllyedő vagy elsüllyedt hajóból) kimentenie. A többi tulajdonos, esetleg a hajó kapitánya a *lex Rhodia* szabályaira hivatkozik, és kármegosztást kér. A jogtudós azonban megállapítja, hogy a kármegosztás alkalmazhatóságának feltételei

¹¹⁷ Kr. u. III. századi jogtudós, aki a Diocletianustól (284–305) kezdve kiadott császári rendeleteket gyűjtötte össze, illetve kivonatolta. Jelen fragmentum forrása a 6 kötetes *Iuris epitomae* 2. könyve, művei a *Digestában* több mint 100 helyen jelennek meg, karrierje során volt *praefectus praetorio*, *proconsul* és *praefectus urbi* is.

hiányoznak. Indokolásában meg is határozza e feltételeket. A papinianusi forráshoz hasonlóan megjelenik a) a szándékos magatartás, a kidobás követelménye, amelynek b) a többiek érdekében, c) közös veszély idején d) s annak elhárítása érdekében kell történnie, azonban a hajó megmenekülésének követelményével egy újabb objektív tényállási elem, eredmény is megjelenik a feltételrendszerben.

Tekintettel arra, hogy az első paragrafus gyakorlatilag az ismertetett, s hozzávetőleg egy évszázaddal korábban született papinianusi szöveg reiterációja, a hajó megmenekülése, mint feltétel pedig már Alfenus¹¹⁸ Digestájában megjelenik, s a Paulus által epitomált formában a justinianusi Digestában is megtalálható,¹¹⁹ álláspontom szerint a hermogenianusi töredék redundáns, jelenléte a törvénykönyvben nem indokolt.

Az elemzett szövegek alapján a hajó tekintetében a kármegosztás lehetősége öt konjunktív feltétel teljesülése esetén nyílik meg: a) kár bekövetkezése (*damnum emergens*);¹²⁰ b) szándékos károkozás; c) közös veszély; d) a károkozás célja az e veszélytől való megmenekülés; e) a hajó megmenekül.

A következő jogeset elemzése során a fent felállított feltételrendszert tesztelve vizsgálom meg a tényállást, s az így kapott eredményt vetem össze a jogtudós válaszával.

(D. 14, 2, 6 Iulianus 86 Digesta.)

Navis adversa tempestate depressa ictu fulminis deustis armamentis et arbore et antemna Hipponem delata est ibique tumultuariis armamentis ad praesens comparatis Ostiam navigavit et onus integrum pertulit: quaesitum est, an hi, quorum onus fuit, nautae pro damno conferre debeant. respondit non debere: hic enim sumptus instruendae magis navis, quam conservandarum mercium gratia factus est.

Egy viharba került hajó kötélzetét, árbocát és vitorláját villám égette meg. Miután Hippo kikötőjében sietve egy szükségárbotot szereltek rá, folytatta útját Ostiába, ahová rakományával biztonságban és épségben eljutott. Az a kérdés, hogy azoknak, akiké áruk voltak, hozzá kell-e járulniuk a kapitány kárához. Azt válaszolta, hogy nem kell, hisz ez a kiadás inkább a hajó rendbehozatalát szolgálta, nem pedig a rakomány megmentését.

¹¹⁸ Alfenus Varrus Servius tanítványa, i.e. 39-ben *consul suffectus*, jogesetmegoldásokat tartalmazó gyűjteménye először viseli a *Digesta* nevet. FÖLDI-HAMZA, *A római jog*, 87.

¹¹⁹ D. 14, 2, 7.

¹²⁰ Indokolást lásd később.

A Iulianustól¹²¹ származó jogeset tényállását a következőképpen rekonstruálhatjuk: egy árukkal megrakott hajó heves viharba került, és a viharban a vitorla és az árboc villámcsapás következtében leégett, de végül a hajó és az áruk is megmenekültek. Vitorla és árboc nélkül viszont úti céljukat, Róma kikötőjét nem érhették volna el, így kikötöttek az Észak-Afrikai kikötőben, Hippoban,¹²² ahol a kapitány intézkedett a hajó rendbehozatalának ügyében. A hajó ily módon továbbindulhatott, s sikeresen meg is érkezett Ostiába. A kapitány feltehetően megkísérelte áthárítani a szükségjavítás költségeit (legalább részarányosan) az áruk fuvarozatóira. Feltételezhetően arra hivatkozhatott, hogy a kár a viharban *vis maior* (tengeri veszély) következtében keletkezett, illetve a vitorla rendbehozatala közös érdek volt, hiszen e nélkül útjukat nem folytathatták volna.

A kármegosztási szabályok alkalmazhatóságának tekintetében vizsgáljuk meg a jogesetet a fent meghatározott feltételek tükrében. A kár bekövetkezése teljesül (a), a szándékos károkozás feltétele viszont elesik (b), hiszen a villámcsapás klasszikus *vis maior*,¹²³ véletlen esemény. Vizsgáljuk azonban meg a többi feltételt is: a közös veszély fennállása megállapítható (c), a vihar *communis periculum*-nak minősül (vö. D. 14, 2, 2, 1), szándékos károkozás hiányában azonban a célzatosság is szükségképpen hiányzik¹²⁴ (d), míg az alkalmazhatóság ötödik feltétele, a hajó megmenekülése (e) teljesül. Tesztünk konklúziója tehát az, hogy a szándékosság hiánya miatt a *lex Rhodia* kármegosztási szabályai nem alkalmazhatók. Ha a vitorlát és az árbocot nem villámcsapás semmisítette volna meg, hanem az utasok vágatták volna ki a hajó könnyítése céljából, akkor a hiányzó feltétel teljesül, és alkalmazni lehetne a *lex Rhodia* szabályait.

A jogtudós is a fenti megállapításra jut, indokolásában azonban eltér. Iulianus a célzatosság síkján zárja ki a kármegosztást, s az érdekszféra-elve hivatkozik. Véleményem szerint az érvelés találó és gyakorlatias, dogmatikailag azonban helytelennek tartom a kijavítás céljának vizsgálatát, ami egyébként a kapitány szerződésszerű teljesítése. Ha ugyanis nem javíttatta volna ki a hajót, akkor nem tudott volna továbbhajózni. Ennek következtében az árukat másik hajóra kellett volna átrakni, az első hajó kapitánya pedig elesett volna a fuvardíjtól

¹²¹P. Salvus Iulianus a II. század kiemelkedő szabinianus jogtudósa. 148-ban *proconsul*, később pedig a *praefectus urbi* tisztséget is betöltötte. Nevéhez fűződik az *Edictum Perpetuum* szerkesztése, s egy 90 könyvből álló *Digesta* összeállítása. Az itt elemzett forrás e mű 86. könyvéből került a iustinianusi *Digesta*-ba.

¹²² Az ókori Hippo a mai Algéria területén, Annaba város közelében helyezkedett el, s egyike volt a két nagy Észak-Afrikai kikötővárosnak.

¹²³ *Casus qui resisti non potest*, azaz olyan véletlen esemény, amelyet elhárítani nem lehet (D. 19, 2, 15, 2).

MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 250.

¹²⁴ NAGY, *A magyar büntetőjog*, 128.

(eredménykötelem). Helyesebbnek vélem tehát a károkozás módját és célját vizsgálni, már csak azért is, mert e károkozás egyenes következménye a kijavítási költségek felmerülése.

3.5.2. A kalóztámadással kapcsolatos károk

A tengeri veszély egy tipikus esete a korban a kalóztámadás, s a következő forrás tükrében az lesz a vizsgálat tárgya, hogy e *vis maior*nak minősülő esemény milyen esetben alapozhat meg közös hozzájárulást.

(D. 14, 2, 2, 3 Paulus libro 34 ad edictum.)

Si navis a piratis redempta sit, Servius Ofilius Labeo omnes conferre debere aiunt: quod vero praedones abstulerint, eum perdere cuius fuerint, nec conferendum ei, qui suas merces redemerit.

Ha a hajót kalóztól kellett kiváltani, Servius, Ofilius és Labeo is azt mondja, hogy mindenkinek hozzá kell járulnia (a váltságdíjhoz). Amit viszont fosztogatók vesznek el, a kárt az viseli, akié (a dolog) volt, és akkor sem kell hozzájárulni neki (fizetni neki), ha az áruit kiváltja.

A jogeset iskolapélda jellegű, feltehetően jogászok generációi csiszolták jogérzéküket, elhatárolási készségüket ilyen, és ehhez hasonló példák megoldása által.

A szöveg több tényállási variációt is bemutat. Első esetben a hajót kalózsok ejtik fogságba, s a szabadon engedés feltételül váltságdíjat követelnek. A váltságdíjat azonban nem közösen fizetik meg, hanem csupán néhány utas adja össze. A célkikötőbe érve azok a kereskedők, akik a váltságdíjat megfizették, követelik a többiektől, hogy a rájuk eső részt fizessék meg.

A második tényállás-variációban a hajóra fölsettenkedő tolvajok, vagy a hajóra erőszakkal felmászó rablók visznek el értékes dolgokat a hajóról, a károsult tulajdonos pedig igyekszik kárának megosztását kikényszeríteni.

Egy további lehetséges variáció szerint a tolvajok vagy rablók a zsákmányolt dolgot nem adják el harmadik személynek, hanem bizonyos összegű váltságdíjhoz kötik a visszaadását, a tulajdonosuk pedig a kiváltás mellett dönt, s ezt a kiadást igyekszik *lex Rhodiára* hivatkozással közös kár címén a többiektől követelni.

Az első esetet vizsgálva megállapítható, hogy a forrás az elháríthatatlan erőhatalomnak minősülő kalóztámadás következtében fizetett váltságdíj tekintetében alkalmazhatóvá teszi a kármegosztás szabályait. A megszabaduláshoz (sőt, adott esetben az életben maradáshoz)

fűződő közös érdek egyértelmű, *iactus*ról azonban nem beszélhetünk, így az alkalmazhatósághoz szükséges e kivétel deklarálása. A példában tehát a *lex Rhodia* kármegosztási szabályainak alkalmazhatóságával kapcsolatos újabb kiterjesztő értelmezést tapasztalhatunk.

Felmerülhet a fent tárgyalt, szükségárboccal kapcsolatos kiadások (D. 14, 2, 6) és a kalózoknak fizetett váltságdíj elhatárolásának szükségessége, hiszen mindkét esetben egy olyan költségről van szó, amely *vis maior* okán következett be, kifizetése önkéntes, de a hajó célba jutásához elengedhetetlen. Álláspontom szerint az ehelyütt vizsgált esetben a *locatio conductio operarum*¹²⁵ kapcsán alkalmazott érdekkör-elv az egyetlen elhatárolási ismérv, ami a vállalkozási szerződésnek a hajófuvarozás során alkalmazott változatainál (*l.c. operis* és *l.c. rei*) általában nem jut szerephez. Véleményem szerint éppen emiatt volt szükség az itt bemutatott kivétel törvényben történő deklarálására. Autentikus kiterjesztő értelmezésről van tehát szó, azonban a jogtudós hangsúlyozza, hogy ez megszorítóan értelmezendő, s a közös érdek nélküli, illetve nem önként átadott dolgokra nem vonatkozik.

A további tényállás-variációkban megjelenő erőszakos, csapatban fosztogató rablók károkozása szintén *vis maior*,¹²⁶ a fölsettenkedő tolvajé *casus minor*nak minősül.

Előbbi esetben az ellenállhatatlan erőhatalom feltétele teljesül, de a kárt a tulajdonos nem a többiek érdekében, s nem akarattal szenvedte el. Mivel az esetre semmilyen *lex specialis* nem vonatkozik,¹²⁷ a főszabály szerint kell megítélni, a kárt a tulajdonos viseli.

A lopásból eredő károk esetében a fentieken túl a *vis maior* követelménye sem teljesül, így az ilyen károkra semmiképpen sem alkalmazhatóak a *lex Rhodia* rendelkezései.

3.6. Biztosítékok

A feláldozott áruk tulajdonosai részéről jelentkező kármegosztási igény a jogintézmény jellegéből fakadóan nem közvetlenül volt kikényszeríthető, annak érvényesítése más személy cselekvésétől függött. Ennek kapcsán tűnik célszerűnek a követeléshez kapcsolódó biztosítékok áttekintése.

¹²⁵ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 303sk.

¹²⁶ A csoportos rablóbanda fosztogatása *vis maior* vö. MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 250.

¹²⁷ Bár a szabály formailag *lex specialis*nak tűnhet, valójában csupán megállapító értelmezésről (*interpretatio declarativa*) van szó, amely a kalóztámadással kapcsolatos kiterjesztő értelmezés határait állapítja meg a leghasonlóbb olyan esetre utalva, ahol az már nem érvényesül.

3.6.1. A *ius retentionis*

(D. 14, 2, 2, 3 Servius libro 34 ad edictum.)

Servius quidem respondit ex locato agere cum magistro navis debere, ut ceterorum vectorum merces retineat, donec portionem damni praestent. immo etsi non retineat merces magister, ultro ex locato habiturus est actionem cum vectoribus

Servius *responsum*ában kimondja, hogy (a károsult tulajdonosoknak) *ex locato* kell perelnie a hajóskapitánnyal, hogy az mindaddig tartsa vissza a többi fuvaroztató áruit, amíg a kár rájuk eső részét meg nem fizették. Annyi mindenesetre bizonyos, hogy ha nem is tartja vissza az árut a hajóskapitány, a fuvaroztatók ellen mégis megadjuk neki *ex locato* a keresetet.

A szövegből kitűnik, hogy a hajóskapitány *ius retentionis*al bír a fuvarozási szerződéssel kapcsolatban bírlalatába került dolgokra vonatkozóan,¹²⁸ amely jogot azonban nem a saját érdekében gyakorolja, arra a károsult tulajdonosok perrel rászoríthatják.¹²⁹

A második mondat azt deklarálja, hogy amennyiben a hajóskapitány az árut valamilyen okból mégsem tartja vissza, ettől még a kármegosztás kikényszerítésére irányuló kereset a károsultak rendelkezésére áll.¹³⁰

Több oka is lehet annak, hogy a kapitány nem tartja vissza a célkikötőben a megmenekült vagyontárgyakat.

Előfordulhat, hogy az utasnak számos ékszere volt, áruja viszont egy sem, ilyen esetben nem valószínűsítem, hogy a kapitánynak joga lett volna például egy egyedi pecsétgyűrűt a tulajdonosával levetetni, s a kármegosztási folyamat végéit magánál tartani.

Elképzelhető olyan eset is, hogy a kármegosztási igény érvényesítése előtt kiadja a kapitány valakinek az áruját, például egy közbülső kikötőben, eladás céljából. Amennyiben a kapitány rosszhiszeműen adja ki valakinek az áruját, hogy azzal összejátszva kivonja őt a kármegosztás terhe alól, az ebből eredő károkért teljes helytállással tartozik.

¹²⁸ Ma a Ptk. már a visszatartási jognál erősebb zálogjoggal ruházza fel a fuvarozót a fuvardíj és költségek erejéig azokon a dolgokon, amelyek a fuvarozással kapcsolatosan birtokába kerültek (Ptk. 499. § (2)) azonban pl. a felelős őrzés (Ptk. 196. § (1)) illetve a tilosban talált állat (Ptk. 105. §) vonatkozásában a visszatartási jog máig élő jogintézmény.

¹²⁹ BÜRGE, *Retentio*, 206-210 kiemelten foglalkozik a *ius retentionis* érvényesítésével a *lex Rhodia* kapcsán, és hangsúlyozza, hogy a visszatartási jognak valószínűleg ez a legrégebbi előfordulása (l. különösen 206).

¹³⁰ Már WIEACKER, *Iactus*, 530 hangsúlyozta, hogy a hajón árut szállító kereskedők kockázati közösséget (*Gefahrengemeinschaft*) képeztek; hasonlóan HONSELL, *Quod interest*, 147 sk.

Megemlítendő még a szövegben szereplő *ex locato* kitétel, amely arra az esetre utal, amikor a fuvaroztató *locatio conductio rei* formájában szerződött, ilyenkor ugyanis a kapitány a bébeadó (*locator*) jogállásába került. Tágabb értelemben azonban magában foglalja azt az esetet is, amikor a kereskedő a *locatio conductio operis* keretében szerződött a fuvarozóval. Ilyenkor a kapitány, mint vállalkozó (fuvarozó) volt a *conductor*, és a károsultak igényeinek érvényesítéséhez a vállalkozói szerződésből következően az *actio conducti* állt rendelkezésére. A forrásban szereplő kifejezés tehát helyesen úgy értelmezendő, hogy a kapitány perelhet a „vállalkozói szerződés alapján”.

3.6.2. A kapitány helytállási kötelezettségének vizsgálata

Kérdés, hogy mi történjék akkor, ha a kapitány nem tudja behajtani a megmenekült áruk tulajdonosaitól a hozzájárulás rájuk eső részét. Tekintettel arra, hogy egymástól független keresetekről van szó, *ipso iure* nem mentesül az utasok *insolventiája* vagy a hozzájárulás kikényszerítésének sikertelensége esetén a fizetési kötelezettség alól.

(D. 14, 2, 2, 6 Paulus libro 34 ad ed.)

*Si quis ex vectoribus solvendo non sit, hoc detrimentum magistri navis non erit:
nec enim fortunas cuiusque nauta excutere debet.*

Amit a fuvaroztatók nem fizetnek meg, az nem lesz a hajóskapitány kára: a hajós ugyanis nem köteles fölmérni mindenkinek a vagyoni helyzetét.

E töredék tényállásában az árukidobást követően a károsult fuvaroztatók a fuvarozási illetve vállalkozói szerződésből származó keresettel fordultak a kapitány ellen, követelve a kár mértékének megfelelő hozzájárulást, illetve annak behajtását. A kapitány a rendelkezésére álló keresettel kísérelte meg az árujukkal megmenekülő kereskedőktől a hozzájárulást kikényszeríteni, azonban ez végül nem sikerült neki. Tekintettel arra, hogy a károsult fuvaroztatók keresete formáljogilag független a kapitány keresetétől, felmerült a kérdés, hogy ilyen esetben a kapitányt az ellene indított kereset alapján marasztalni lehet-e a kármegosztás összegében.

A kérdés vizsgálatakor arra juthatunk, hogy a megmenekült áruk tulajdonosai feltehetően csalárd módon vonták ki magukat a fizetés alól. Ennek oka, hogy a *lex Rhodia* alapján fizetendő hozzájárulás mértéke mindig egy arányszámmal számítható ki, s így összege soha

sem haladhatja meg a megmenekült áru értékét (vö. 3.4. fejezet). Amennyiben tehát teljesíteni kívántak volna, az áruk eladásából befolyó összegből ezt megtehették volna.

E megállapításnak azonban némileg ellentmond a jogász indokolása, amelyben arra hivatkozik, hogy a kapitánynak nem kötelessége a fuvaroztatók és az utasok vagyoni helyzetének vizsgálata, mielőtt szerződésre lép velük, így felelősséggel sem tartozhat azok fizetőképességéért.

Perjogi szempontból úgy vélem, hogy a kapitány a kármegosztásra kötelezettek nemfizetésével kapcsolatos mentességi szabály alapján *exceptiót* kap a sikertelen behajtás esetén az ellene irányuló károsultak keresetével szemben.

Ilyenkor a kárt az árukidobással érintett tulajdonosok nem tudják másra áthárítani, így belép a *casus nocet domino* elve, és a kárt maguknak kell viselniük.

3.7. A *iactus* elhatárolása a *derelictió*tól

Az áruk tengerbe dobása tekintetében felmerül, hogy mi a jogi sorsa a hajóból kidobott, majd valahol partra sodort áruknak. A forrás a következőképpen foglal állást:

D. 14, 2, 2, 8 Paulus libro 34 ad ed.

res autem iacta domini manet nec fit adprehendentis, quia pro derelicto non habetur

Amit ledobnak, a tulajdonosáé marad, nem lesz azé, aki birtokba veszi, mert (a kidobás) nem tekinthető *derelictiónak*.

A jogász megállapításából visszakövetkeztethető tényállás szerint a viharba került, vagy egyéb tengeri veszély által fenyegetett hajó utasai árukidobás mellett döntöttek. Az ókori viszonyoknak megfelelően a hajósok igyekeztek a partvonal mellett hajózni, így a kidobott áruk feltehetően a közelben, például egy kis szigeten partra vetődtek. Ezeket a látszólag gazdátlan dolgokat szedték azután a sziget lakói. A vihar elültével az áruk tulajdonosai azután felkutatták kidobott dolgaikat, és visszakövetelték azoktól, akik összeszedték azokat.

A árujukat visszaszerezni igyekvő tulajdonosok és a sziget lakói között jogvita keletkezett. Előbbiek feltehetően a tulajdonjogukra hivatkoztak, míg utóbbiak szerint a kidobott dolog *res nullius*, s ők a partra vetett javak összeszedésével tulajdont szereztek rajta.

A forrás e jogi problémára reagál, a szükséghelyzetben végrehajtott árukidobás és a tulajdonjogot szüntető¹³¹ elhagyás viszonyát rendezzi.

A kérdés felvetését nem csupán dogmatikai, hanem nagyon is gyakorlatias okok indokolták. Már a Kr.u. I. századból maradtak fenn források arra nézve, hogy egyes Égei-tengeri szigetek szokásjoga nem tiltotta a partra mosott áruk eladását, sőt, azok begyűjtését a „part jogának” tartották, s fontos megélhetési forrásuk volt.¹³²

A római jogi felfogás szerint, bár *iactus* esetén az áru tulajdonosa önként mond le a birtoklás egyik esszenciális eleméről, a *corpus*, azaz a testi ráhatás lehetőségéről, mégis a nélkül teszi ezt, hogy a dolog tulajdonjogával fel kívánna hagyni. Szemléletes példával erősíti meg ezt a nézőpontot a *tituluson* belül egy másik, Miniciustól származó, s Papinianus által ránk maradt töredék:

D. 14, 2, 8 Papinianus 2 ex Minicius.

Qui levandae navis gratia res aliquas proiciunt, non hanc mentem habent, ut eas pro derelicto habeant, quippe si invenerint eas, ablaturos et, si suspicati fuerint, in quem locum eiectae sunt, requisituros: ut perinde sint, ac si quis onere pressus in viam rem abiecerit mox cum aliis reversurus, ut eandem auferret.

Akik valamit a hajó könnyítése céljából kidobnak, nem az a szándékuk, hogy derelinkválják azokat. Ellenkezőleg, ha bárhol megtalálnák őket, elvinnék, és ha feltételeznék, hogy merre vetődhetett partra, elmennének érte és összeszednék; ugyanúgy, mint aki túl nagy terhet cipelve ledob valamit az út szélére, hogy rövid idő múlva többedmagával visszatérve elvigye azt.

A szükséghelyzetben, kárenyhítési céllal végrehajtott kidobást jogilag többféleképpen értelmezhetjük.

Az egyik álláspont, hogy ilyen esetben *solo corpore* birtokvesztésről van szó.¹³³ Tekintettel arra, hogy az *animus derelinquendi* hiányzik,¹³⁴ a dolog tulajdonosa nem kíván felhagyni a dolog tulajdonjogával, az nem válik uratlanná.

¹³¹ A kérdésben nem egységes a romanisták álláspontja, a szabinianus iskola szerint az elhagyással a dolog uratlanná válik, megszűnik fölötte a tulajdonjog. Ezzel szemben a prokuliánusok szerint az elhagyással a dolog csupán okkupálhatóvá válik, azonban egészen addig, míg ezt nem teszi meg valaki, az elhagyó tulajdonában marad. FÖLDI-HAMZA, *A római jog*, 333.

¹³² Az egyik ilyen forrás szerzője Scribonius Largus, Claudius császár bizalmasa, foglalkozását tekintve orvos, legfontosabb műve a *Compositiones* című receptúra-gyűjtemény. WAGNER, *Die Lex Rhodia*, 359 és hasonlóan FÖLDI-HAMZA, *A római jog*, 332. 11. lábjegyzet.

¹³³ MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*, 182.

Egy másik megközelítés is meggyőző, főleg a part közelében kidobott, illetve a felszínen lebegő áruk vonatkozásában. E nézet szerint még a *corpus* sem véglegesen szűnik meg, mint a tenger fenekére süllyedő kupa esetében, hanem csupán időlegesen, hiszen a rövid időn belüli visszaszerzés, a testi ráhatás lehetősége a vihar elültével megnyílik az áruk tulajdonosai számára.

Bármelyik érvelést fogadjuk is el, mindkettőből az következik, hogy a kidobás nem minősül *derelictiónak*. A tengerparton a hajótörés után gyorsan összeszedett dolog az eredeti tulajdonosé marad, azon foglalással nem lehet tulajdont szerezni. A parton összeszedett¹³⁵ idegen dolog haszonszerzési céllal (*animus lucri faciendi*)¹³⁶ történő elvétele ebből következően lopásnak minősül.¹³⁷

A lopott dolog, e minőségéből következően jóhiszemű harmadik személy által sem elbirtokolható, az eredeti tulajdonos tulajdonjoga marad fenn rajta.¹³⁸

A Digesta több helyen szigorú *poenalis* rendelkezésekkel is megerősíti e szabályt: vagyoni büntetésként az igény érvényesíthetőségének megnyílásától számított egy évig négyszeres értékre, *quadruplumra* menő kereset ad,¹³⁹ hasonlóan a lopás minősített esetéhez, a tetten ért lopáshoz (*furtum manifestum*). Egyéb büntetésként pedig az elkövető személyi státusa és az ellopott dolog értéke függvényében botozás, korbácsolás, 3 évig tartó száműzetés illetve bányamunkára kötelezés büntetések kilátásba helyezésével.¹⁴⁰

¹³⁴ Az *animus derelinquendi* kifejezésének fontosságát hangsúlyozza PÓKECZ KOVÁCS, *Les problèmes du 'iactus'*, 178.

¹³⁵ A hajótörésből származó dolgok elvétele lopás, vö. D. 47, 9, 1, 5. „*si quid ex naufragio*”.

¹³⁶ D. 47, 2, 1, 3.

¹³⁷ D. 47, 2, 43, 11.

¹³⁸ ERDŐDY, *A dolgok elhagyásának kérdéseiről*, 138.

¹³⁹ D. 47, 9, 1 pr.

¹⁴⁰ D. 47, 9, 4, 1.

4. A kárelosztási szabályok továbbélése

A *lex Rhodia* máig jelentős hatással van a különböző országok jogrendszerére, illetve a nemzetközi jogra is.¹⁴¹ Az 1160 körül, Aquitániai Eleonóra angol királyné által kiadott Oléroni Tekercsekkel (*Rôles d'Oléron*)¹⁴² a francia és angol területekre is beszivárgott a tengeri jogi felelősségi forma,¹⁴³ amely azután a Flamand és Holland vidékeken is elismert jogforrássá vált.¹⁴⁴ A közös hajókár átfogó törvényi szabályozásának kidolgozása XIV. Lajos uralkodása alatt történik meg, 1681-es rendelete (*Grande Ordonnance de la Marine d'Août*) alapul szolgált az európai országok kodifikációjához. Az 1750-es évekre elkészültek Hamburg, Poroszország, Dánia, Svédország, Spanyolország tengeri jogi kódexei, és Amsterdam, Rotterdam és Middleburg is hatályba léptették hasonló rendeleteiket. A napóleoni *Code de Commerce* ugyan kissé más utat követett, de az európai irány egyértelműen kialakult, s később a főáramba csatlakozott a francia szabályozás is.¹⁴⁵

A hasonló szisztéma mellett azonban abban nem volt egységes a különböző nemzeti jogok gyakorlata, hogy pontosan milyen károk, költségek képezhetik a közös kárt, s melyek nem. Az angol – közvetve tehát a Rhodosi – hajózási kultúra és szabályozás átvétele egyértelműen kitűnik az amerikai legfelsőbb bíróság, a Supreme Court 1869-es, a *Star of Hope*-ügyben hozott ítéletéből, amely a közös kárt a következőképpen igyekszik definiálni és kategorizálni:

Közös kárnak nevezzük azt, amikor többek közös tengeri vállalkozásuk¹⁴⁶ során megtérítik azt a kárt, amit a rakomány egy részének önkéntes feláldozása okán szenvedett valamelyik társuk avégett, hogy a hajón tartózkodók életét és a maradék rakományt megmentse. Közös kár továbbá az ilyen célból valamelyiküknél keletkezett rendkívüli mértékű költség is, amely a közös érdeket szolgálja.¹⁴⁷

Láthatjuk, hogy a közös kár fogalmának folyamatos bővülésével állunk szemben.¹⁴⁸ Míg az eredeti görög szabály kezdetben csupán a konkrétan kidobott árukra (*iactu mercium*) vonatkozott, az azt átültető római törvény már mindenképpen ide sorolta a hajó valamely részének közérdekből való leszerelését, hátrahagyását és a kalóznak fizetendő váltságdíjat

¹⁴¹ Az ókori recepció jelenségét részletesen elemzi AMELOTI, *L'epigrafe*, 80 skk. és CHEVREAU, *Lex Rhodia*, 67 skk. Ezzel a kérdéssel jelen tanulmányban nem foglalkozom részletesebben.

¹⁴² A *Lex Rhodia* a VIII. és IX. cikkekben került inkorporálásra. <http://www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html> (2012. 05.05.).

¹⁴³ NIEKERK, *Development*, 61.

¹⁴⁴ ZIMMERMANN, *The Law of Obligations*, 411.

¹⁴⁵ CORNAH, *The road to Vancouver*, 155-167.

¹⁴⁶ *common maritime adventure*, a szóhasználat későbbi megjelenéséről lásd lejjebb.

¹⁴⁷ 76 U.S. 203, 19 L.Ed. 638, 9 Wall. 203, STAR OF HOPE. December Term, 1869, §120. <http://openjurist.org/76/us/203/star-of-hope#fn25> (2012.05.06).

¹⁴⁸ Ebbe a vonulatba illeszkednek a német HGB 700 és k. §§-ai és az Otk (ABGB) 1043. §-a is.

is. A XVI. századra már a konkrét káresemények nevesítése, felsorolása helyett a károkozás módjára és céljára utalással, absztrahált formában jelenik meg a szabály.¹⁴⁹

4.1. Hazai vetület

4.1.1 „A *tengerhajózási üzemág* – jóllehet Magyarországnak nincs tengerpartja – jelentős áru fuvarozást végez a világtengereken” írja PERKOVÁ CZ BÓDOG 1981-ben,¹⁵⁰ s a közös kárviselés szabályozásának dogmatikai érdekességén túl ezen állítás is megalapozza, hogy e témával röviden ehelyütt is foglalkozzunk.

Az 1959. évi IV. törvény (Ptk.) is tartalmazza a *Lex Rhodia* általánosított formáját, még hozzá a Harmadik rész I. cím X. fejezetében:

107. § (3) Ha több személy életét vagy vagyonát fenyegető veszélyt egyes veszélyeztetett tárgyak feláldozásával hárítanak el, az ebből eredő kárt, amennyiben e tárgyak feláldozása szükséges volt, veszélyeztetett érdekeik arányában valamennyien viselik; ezt a szabályt kell alkalmazni a veszély elhárítására fordított szükséges költség megosztására is.

A horizontális rendszertani értelmezés segítségével megállapíthatjuk, hogy a jogalkotó a végszükség speciális eseteként, a tulajdonvédelem körében szabályozza a tárgyak feláldozásával történő veszélyelhárítást. Bár a vagyontárgyak megsemmisítése során közös károkozás történik, nem a kártérítéssel foglalkozó II. címben, a többek károkozásával foglalkozó 344. § alatt történik a szabályozás. Ennek oka, hogy az ilyen károkozás nem jogellenes, így a tulajdonosnak nem kártérítési, hanem kártalanítási igénye keletkezik.¹⁵¹ A szabályozás absztrakt mivolta azonban nyitva hagyja azokat a kérdéseket, a tengeri veszély pontosan milyen károkat foglal magába, így például a megmenekült hajónak a kikötőbe vontatása, a kikötői díjak sorsa kétséges marad, hiszen e költségek – a veszély elmúltának okán – nem tekinthetők annak elhárítására fordítottnak.

A Ptk. a fuvarozó felelősségét tárgyaló 500-505. §§-ai relevánsak még vizsgálódásunk szempontjából. E rendelkezések azonban a tengeri fuvarozásra csupán nagy vonalakban alkalmazhatók. A Ptk. 506.§ keretében maga a jogalkotó is kifejezetten kijelenti, hogy a tengeri fuvarozásra a szabályozás csupán annyiban irányadó, amennyiben nemzetközi szerződés vagy egyezmény, illetőleg szabály másképpen nem rendelkezik (*permisszív norma*). A közös hajókár szabályozásának gyakorlata éppen ezért kilép a Ptk. köréből, s a

¹⁴⁹ NIEKERK, *Development* 66.

¹⁵⁰ PERKOVÁ CZ, *Áru fuvarozás*, 725, eredeti kiemelés.

¹⁵¹ GELLÉRT, *Kommentár*, 129.

szakág részletszabályait tartalmazó nemzetközi szerződések, irányelvek, szakmai állásfoglalások, határozmányok alkalmazásának ad elsőbbséget.

4.1.2. E felelősségi forma szabályozása napjainkban nemzetközi szerződések által valósul meg. Ezek az aláíró országokra, polgárainak jogviszonyaira nézve kötelezőek, éppen ezért a fuvarozási szerződéseknek automatikusan, *ex lege* részei lesznek. A témánk szempontjából releváns egyik nemzetközi szerződés az 1924. évi Brüsszeli Egyezmény (BE).¹⁵² A BE kétféle fuvarozási módra tartalmaz szabályozást: ezek a hajóbérleti szerződés (*Charter Party, C/P*) alapján, illetve hajóselismervény (*Bill of Lading, B/L*) alapján történő áruszállítás. Előbbi esetén a feladó valamilyen ürtartalmú rakteret „bérel” a fuvarozó hajóján, utóbbi esetben az áruk darabonként vagy egységenként kerülnek átadásra a fuvarozónak.¹⁵³ Megállapíthatjuk, hogy ez a két konstrukció számos hasonlóságot mutat a római jogi megoldásokkal. Az első elnevezéssel kapcsolatban megjegyzendő, hogy – csakúgy, mint a *locatio conductio rei* esetében – valójában a hajóbérleti szerződés is fuvarozási szerződés, célja ugyanis, hogy az áru a feladási helyről a rendeltetési helyre eljusson, a szerződés esszenciája tehát nem a raktér birtoklása.¹⁵⁴ A kétféle megoldás eltérő felelősségi és fuvarozási szabályokat is jelent. A charter-szerződés esetében például az üzleti kockázat tekintetében jelentőséggel bír, hogy az egész hajót bérl-e ki valaki, vagy a raktér egy részét, esetleg csupán egyetlen konténert.

4.1.2.1. A B/L alapján vállalt szállítás esetén a fuvarozó hajóselismervényt¹⁵⁵ állít ki, amely egyrészt bizonyítja a szerződés létrejöttét, másrészt tartalmazza a fuvarozási szerződés állandó feltételeit,¹⁵⁶ s így később a kártérítési igény alapja lesz. A BE objektív alapú felelősségi rendszert tesz magáévá, emellett felsorolja az egyes kártípusokra vonatkozó kimentési okokat. Fontos még, hogy a hajóselismervényben szereplő áruk után darabonként vagy csomagonként legföljebb 100 font sterlingig¹⁵⁷ terjedhet a fuvarozó felelőssége.¹⁵⁸

4.2.2.2. A hajóbérleti szerződés alapján vállalt fuvarozói szerződésre vonatkozóan jelentkezik az első probléma a BE-vel. Erre a típusra ugyanis nem tartalmaz szabályozást, így a feleknek a szerződés tartalmát maguknak kell kialakítaniuk. A gyakorlatban a később tárgyalt általános

¹⁵² Magyarországon az 1931. évi VI. tv-ben került kihirdetésre.

¹⁵³ BÁNRÉVY, *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*, Budapest, 2003, 161sk.

¹⁵⁴ ZAFIR, *A nemzetközi áru fuvarozási jog*, 201sk.

¹⁵⁵ A hajóselismervény értékpapír-funkciójáról lásd BÁNRÉVY, *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*, 83sk.

¹⁵⁶ BÁNRÉVY, *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*, 162.

¹⁵⁷ A font sterling pénznem köznapi neve angol font, jele £.

¹⁵⁸ Brüsszeli Egyezmény, 4. cikk 5. pont

szerződési feltételek kikötése gyökeresedett meg. E nemzetközi szokványok polgári jog diszpozitív jellegéből fakadóan ezen ajánlások alkalmazására a szerződési szabadság keretében van lehetőség, hozzátevé, hogy a kártérítési jogviszonyok esetében e diszpozitivitás egyébként jellemzően nem érvényesül.¹⁵⁹

4.2.2.3. A BE-vel kapcsolatos további problémaként merül föl, hogy az azt létrehozó országok jellemzően fuvarozói pozícióban voltak, így a szabályozás is ezen oldalnak kedvez a tipikusan fejlődő országokat jelentő fuvaroztatókkal szemben.¹⁶⁰ A BE ezen igazságtalanságait kiküszöbölni célzó Hamburgi Egyezményt azonban túlnyomórészt éppen a fejlődő országok ratifikálták, a kereskedelmi nagyhatalmak nem. Magyarország 1984-ben aláírta a szerződést, de törvényi kihirdetésére nem került sor. További problémát vetett föl, hogy a Hamburgi konvenció 31. cikk 1. pontja alapján Magyarországnak nemzetközi jogi kötelezettsége keletkezett a Brüsszeli Egyezmény felmondására, amelyre azonban diplomáciai-gazdasági okokból¹⁶¹ nem került sor. A BE-t kihirdető jogszabályt végül 2007-ben helyeztük hatályon kívül.¹⁶²

4.2.3. A tengeri fuvarozás szabályozásának fent tárgyalt sajátosságaiból következően ezen a területen a szokásnak máig nagy jelentősége van. A jogbiztonság és a szakmaiság érdekében azonban ezek mára többnyire írásba foglalt kereskedelmi szokványokban kerülnek rögzítésre. A legjelentősebbnek mondható kereskedelmi szokvány e tekintetben a York–Antwerp Rules (YAR),¹⁶³ amely 1890-ben jött létre, s azóta számos módosításon esett át.¹⁶⁴ Jelentősége abban áll, hogy jól megismerhető, világos,¹⁶⁵ s éppen ezért igen széles körben elterjedt gyakorlattá vált alkalmazásának kikötése. Megjegyzendő, e tekintetben az egyenlőtlen pozíció tagadhatatlan, hiszen a hajózási szervezetek által kidolgozott szabályok elsősorban a hajótulajdonosok érdekeit juttatják érvényre.¹⁶⁶

¹⁵⁹ BÍRÓ, *A kötelmi jog*, 27sk.

¹⁶⁰ BÁNRÉVY, *Három etűd*, 49.

¹⁶¹ BÁNRÉVY, *Három etűd*, 51sk.

¹⁶² 2007. évi LXXXII. törvény az egyes jogszabályok és jogszabályi rendelkezések hatályon kívül helyezéséről, melléklet, 74. pont.

¹⁶³ <http://www.comitemaritime.org/Uploads/YAR%202004%20english.doc> (2012.05.08.)

¹⁶⁴ Legutóbbi módosításának éve 2004.

¹⁶⁵ E szempontok fontosságát hangsúlyozza BÁNRÉVY, *A szerződésre irányadó jog*, 20.

¹⁶⁶ GULYÁS, *Nemzetközi fuvarozás*, 85sk.

4.2. A YAR szabályozásának lényege

A YAR alapvetően kétféle költséget ismer el, mint hatálya alá tartozó közös kárt. Ezek a következők: i) A „közös biztonság” érdekében feláldozott tulajdon (például a tűz terjedésének megakadályozása céljából elárasztott rakomány), vagy felmerülő költség (mint amilyen a hajó levontatása a zátonyról), amennyiben az a veszélyhelyzet fennállása alatt keletkezett. ii) a ’közös előny’ érdekében történő kiadások. Ilyennek tekinthetők a vészkiötőben felmerülő költségek, amelyek az út folytatásához feltétlenül szükségesek (például vámok, kifutási díj, szükséges javítások – de a hajó minden sérülésének kijavítása nem tartozik ide).¹⁶⁷ Ami nem esik a közös hajókár kategóriája alá, az külön hajókárnak minősül, és a kártérítés általános szabályai szerint – amennyiben valamilyen egyéb jogcímen másra át nem háríthatja – az érintett önmaga kénytelen viselni (*casus nocet domino*). A közös hajókár előidézője szándékos emberi magatartás, méghozzá olyan szándékos károkozás, amely a nagyobb kár elhárításának érdekében történik. Ilyen a fent vizsgált kidobás (*jettison*),¹⁶⁸ elárasztás, szándékos partra futás, stb. A YAR szerint közös hajókárról

„akkor és csak akkor beszélhetünk, ha szándékosan és ésszerűen rendkívüli áldozatot hoznak vagy ilyen adódik, illetve ha rendkívüli kiadásokra kerül sor közös biztonságuk érdekében avégből, hogy a közös tengeri vállalkozásban¹⁶⁹ résztvevő vagyont fenyegető veszedelmet elhárítsák.”¹⁷⁰

A fentiek tehát valamely rendkívüli veszély, veszedelem (*peril*) fennforgását követelik meg, illetve a károkozásnak az erre adott ésszerű válasznak kell lennie. Vélt veszélytől való félelem nem alapozza meg a közös hajókárt.¹⁷¹

A hajótulajdonost – a Ptk. rendelkezéseihez¹⁷² hasonlóan – zálogjog illeti meg a hajón lévő rakomány tekintetében, amely jog gyakorlása a károsultak érdekében kötelessége, hiszen ez biztosítja számukra a közös kárnak a többiek általi arányos megtérítését.

A körülményes zálogjogi megoldás helyett megjelentek alternatív, rugalmasabb megoldások is, így például az ún. kárszavatossági kötelezvény (*average bond*) vagy közös kárletét (*general average deposit*) befizetése valamely bankhoz, amely a letéti elismervényt két kárgondnok nevére állítja ki, egyiküket praktikusán a hajótulajdonos, másikat az átvevők jelölik ki.¹⁷³

¹⁶⁷ CORNAH, *Commentary*, 2sk.

¹⁶⁸ Németül *seewurf*, franciául *jet (à la mer)*.

¹⁶⁹ *Common maritime adventure*, vö. Star of Hope-ügy.

¹⁷⁰ The York-Antwerp Rules 1974, Rule A.

¹⁷¹ BACZONYI, *Árufuvarozási jog*, 562.

¹⁷² vö. Ptk. 499. §.

¹⁷³ BACZONYI, *Árufuvarozási jog*, 563.

A kár elosztásáról a hajótulajdonos köteles gondoskodni, aki e kötelességét rendszerint a hajóskapitány által, hivatásos kárelosztók (*average adjuster*)¹⁷⁴ közreműködésével végzi.

¹⁷⁴ <http://www.average-adjusters.com/> (2012.05.09).

5. Záró gondolatok

Dolgozatomban a görög eredetű, majd a római jogban csiszolódó, s a mai jogrendszerben is továbbélő *lex Rhodia* elemzését, kontextuális bemutatását igyekeztem elvégezni. Az elemzés során törekedtem a logikai összefüggések feltárására, a rendelkezésre álló források elemzésére. Konklúzióként arra kíséreltem meg rávilágítani, hogy bár egyre bonyolódó társadalmunk viszonyaira a jognak is szükségszerűen egyre komplexebb szabályozással kell reagálnia, voltaképpen minden alapprobléma évszázados, sőt évezredes múltra tekint vissza. *De lege lata* tehát a jogértelmezés és jogalkalmazás tekintetében szükségszerű a történelmi és nemzetközi összefüggések, szokások, gyakorlat vizsgálata, *de lege ferenda* pedig ezen hatások messzemenőig történő törvényi elismerése, a nemzetközi, de legalábbis a közös európai jogi kultúra megteremtéséhez szükséges kontextuális jogi szemlélet és jogrend kialakítása lenne üdvözlendő. A járt útnak a járatlanért való elhagyása tehát véleményem szerint e helyütt mindenképpen kerülendő, ehelyett annak minél tökéletesebb kikövezésére kellene törekednünk.

Forrásmutató

1. Rövidített szakirodalmi hivatkozások feloldása, irodalomjegyzék

1. AMELOTI, *L'epigrafe*: M. AMELOTI, *L'epigrafe di Pergamo sugli astonomoi e il problema della recezione di leggi straniere nell'ordinamento giuridico romano*, in: *SDHI* 24 (1958) 80-111.
2. ASHBURNER, *The Rhodian Sea-law*: WALTER ASHBURNER, *Nomos Rodion Nautikos: The Rhodian Sea-law*, Oxford, 1976.
3. ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*: KATHLEEN MARY TYRER ATKINSON, *Rome and the Rhodian Sea-Law*, *Iura* 25 (1974) pp. 46-98.
4. BACZONYI, *Árufuvarozási jog*: BACZONYI ZOLTÁN et al.(szerk.), *Árufuvarozási jog*, Budapest, 1974.
5. BÁNRÉVY, *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*: BÁNRÉVY GÁBOR: *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok joga*, Budapest, 2003.
6. BÁNRÉVY, *A szerződésre irányadó jog*: BÁNRÉVY GÁBOR (szerk. és a fejezet szerzője), *A szerződésre irányadó jog meghatározása in A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve*, 14-25. old. Budapest, ELTE Jogi Továbbképző Intézet, 1994. (2. kiadás)
7. BÁNRÉVY, *Három etűd*: BÁNRÉVY GÁBOR, *Három etűd a nemzetközi jog területéről*, in BUSCH Béla et al. (szerk.), *Tanulmánykönyv Békés Imre születésének 70. évfordulójára*, Budapest, 2000.
8. BASTIANINI, *Lista dei prefetti d' Egitto*: GUIDO BASTIANINI, *Lista dei prefetti d' Egitto dal 30^a al 299^p*. *ZPE*, 17. (1975) 263-328.
9. BENÖHR, *Synallagma*: HANS-PETER BENÖHR, *Das sogenannte Synallagma in den Konsensualkontrakten des klassischen römischen Rechts*, Hamburg 1965.
10. BÍRÓ, *A kötelmi jog*: BÍRÓ GYÖRGY, *A kötelmi jog és a szerződés tan közös szabályai*, Miskolc, 2001.
11. BÓNIS, *A középkori Corpus Iuris Civilis*: BÓNIS PÉTER, *A középkori Corpus Iuris Civilis in: Iustum Aequum Salutare VII*. 2011/1., Budapest, pp. 37-47.
12. BÜRGE, *Retentio*: ALFONS BÜRGE, *Retentio im römischen Sachen- und Obligationenrecht*, Zürich 1979.
13. CASSON, *The Ancient Mariners*: LIONEL CASSON, *The Ancient Mariners*, Princeton, 1991.

14. CHEVREAU, *Lex Rhodia*: EMMANUELLE CHEVREAU, *La Lex Rhodia de iactu: Un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit Romain*, TR (Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenes) 73 (2005) 67-80.
15. CHIUSI, *Tributoria*: T. J. CHIUSI, *Contributo allo studio dell'editto <<de tributoria actione>>*, Roma 1993.
16. CORNAH, *Commentary*: RICHARD CORNAH (szerk.), *Commentary on the York-Antwerp Rules*, Liverpool, 2004.
17. CORNAH, *The road to Vancouver*: RICHARD CORNAH, *The road to Vancouver – the development of the York-Antwerp Rules*, The Journal of International Maritime Law, Volume 10, Issue 2, April-May 2004.
18. CROOK, *Consilium principis*: JOHN CROOK, *Consilium principis - Imperial Councils and Counsellors from Augustus to Diocletian*, Cambridge, 1955.
19. DE MARTINO, *Lex Rhodia*: FRANCESCO DE MARTINO, *Lex Rhodia*, in: *Diritto e società nell'antica Roma, II*, Roma, 1982, 72-147.
20. EHLERS, *Marine Issues*: PETER EHLERS et al, *Marine Issues: From a Scientific, Political and Legal Perspective*, Hága, 2002.
21. ERDÖDY, *A dolgok elhagyásának kérdéseiről*: ERDÖDY JÁNOS, *A dolgok elhagyásának és foglалásának római jogi kérdéseiről* in *Iustum Aequum Salutare V*. 2009/1., Budapest, 2009. 129-150.
22. FÖLDI, *Kereskedelmi jogintézmények*: FÖLDI ANDRÁS, *Kereskedelmi jogintézmények a római jogban*, Budapest, 1997.
23. FÖLDI-HAMZA, *A római jog*: FÖLDI ANDRÁS – HAMZA GÁBOR, *A római jog története és intézményei*, Budapest, 2008.
24. GAGARIN - COHEN, *Ancient Greek Law*: MICHAEL GAGARIN – DAVID COHEN (szerk.): *Ancient Greek Law*, Cambridge, 2005.
25. GELLÉRT, *Kommentár*: GELLÉRT GYÖRGY (szerk.), *Kommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvényhez*, digitális verzió, 2001
26. GULYÁS, *Nemzetközi fuvarozás*: GULYÁS JÓZSEF (szerk. és a fejezet szerzője), *Nemzetközi fuvarozás, szállítmányozás és szállítmánybiztosítás*, Budapest, 1981
27. HAMZA, *Jogösszehasonlítás*: HAMZA GÁBOR, *Jogösszehasonlítás és az antik jogrendszerek*, Budapest, 1998.
28. HARRISON, *Law of Athens*: A. R. W. HARRISON, *The Law of Athens I-II*, Oxford, 1968 és 1971.

29. HONSELL, *Quod interest*: HEINRICH HONSELL, *Quod interest im bonae-fidei-iudicium. Studien zum römischen Schadensersatzrecht*, München 1969.
30. JAKAB, *Szerzők, kiadók, kalózok*: JAKAB ÉVA, *Szerzők, kiadók, kalózok*, Budapest, 2012.
31. JAKAB, *Vectura*: JAKAB ÉVA, *Vectura pro mutua: Überlegungen zu TP 13 und Ulp. D. 19,2,15,6*, in: SZ 117 (2000) 244-273.
32. KRELLER, *Lex Rhodia*: H. KRELLER: *Lex Rhodia. Untersuchungen zur Quellengeschichte des römischen Seerechts, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht* 85 (1921), 1921.
33. MERWE – PLESSIS, *The Law of South Africa*: C. G. VAN DER MERWE - JACQUES E. DU PLESSIS (szerk.), *Introduction To the Law of South Africa*, Hága, 2004.
34. MOLNÁR, *A római magánjog felelősségi rendje*, Szeged, 1993.
35. MOLNÁR, *Fejezetek*: MOLNÁR IMRE: *Fejezetek a locatio conductio köréből*, Szeged, 1982.
36. MOLNÁR-JAKAB, *Római jog*: MOLNÁR IMRE – JAKAB ÉVA, *Római jog*, Szeged, 2008.
37. NAGY, *A magyar büntetőjog*: NAGY FERENC, *A magyar büntetőjog általános része*, Budapest, 2010.
38. NIEKERK, *Development*: J. P. VAN NIEKERK, *The Development of the Principles of Insurance Law in the Netherlands from 1500 to 1800, Vol. I*, Cape Town, 1998.
39. OSUCHOWSKI, *Appunti*, WERNER OSUCHOWSKI, *Appunti sul problema del “iactus” in diritto romano*, IURA 1, (1950), 292-300.
40. PERKOVÁČZ, *Árufuvarozás*: PERKOVÁČZ BÓDOG (szerk. és társszerző), *Árufuvarozás*, Budapest, 1981.
41. PÓKECZ KOVÁCS, *Les problèmes du ‘iactus’*: PÓKECZ KOVÁCS ATTILA, *Les problèmes du ‘iactus’ et de la ‘contributio’ dans la pratique de la lex Rhodia* in: PÉTER MÁRTA ORSOLYA – SZABÓ BÉLA (szerk.) *Ünnepi tanulmányok V. Festgabe für János Zlinszky zum 70. Geburtstag*, Miskolc, 1998, 171-188.
42. PUGSLEY, *The Florentine Index*: DAVID PUGSLEY, *On Compiling Justinian’s Digest (3): ‘The Florentine Index’* in: *Legal History* Vol. 14, No. 2 (1993), London, pp. 94-105.
43. RICKMAN, *The Corn Supply*: GEOFFREY RICKMAN, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford, 1980.
44. SZABÓ, *Lex Rhodia*: SZABÓ PÁL: *Lex Rhodia – Az áruk kidobásáról szóló rodoszi törvény (D.14.2.0.)*, publikálatlan kézirat, 2009.

45. TARWACKA, *Romans and Pirates*: ANNA TARWACKA, *Romans and Pirates Legal Perspective*, Varsó, 2009.
46. THOMAS, *Carriage*: J. A. C. THOMAS, *Carriage by Sea*, in: RIDA 7 (1960) 489-505.
47. WAGNER, *Die Lex Rhodia*: HERBERT WAGNER, *Die Lex Rhodia de Iactu* in: Revue Internationale des droits de l'antiquité, 3^e Série, Tome XLIV. 1997, 357-380.
48. WIEACKER, *Iactus*: FRANZ WIEACKER, *Iactus in tributum nave salva venit (D. 14,2,4 pr.) Exegesen zur lex Rhodia de iactu*, in: Studi Albertario I, Milano 1953, 515-532.
49. ZAFIR, *A nemzetközi áru fuvarozási jog*: ZAFIR JÁNOS, *A nemzetközi áru fuvarozási jog* in MARTONYI JÁNOS (főszerk.) *A külkereskedelmi tevékenység jogi kézikönyve*, Budapest, 1994.
50. ZIMMERMANN, *The Law of Obligations*: REINHARD ZIMMERMANN, *The Law of Obligations: Roman Foundations of the Civilian Tradition*, Cíppenham, 1996.

2. Felhasznált jogszabályok

1. 1931. évi VI. törvény
2. 1959. évi IV. törvény
3. 2007. évi LXXXII. törvény

3. Primer források

1. Digesta-helyek

D. 14, 1, 1-5
D. 14, 2, 2 pr.
D. 14, 2, 2, 1
D. 14, 2, 2, 2
D. 14, 2, 2, 4
D. 14, 2, 2, 5
D. 14, 2, 3
D. 14, 2, 5
D. 14, 2, 6
D. 14, 2, 7
D. 14, 2, 9
D. 15, 3, 5 pr
D. 19, 2, 15, 2
D. 37,14,17 pr.
D. 47, 2, 1, 3.
D. 47, 2, 43, 11.
D. 47, 2, 50 pr.
D. 47, 9, 1 pr.
D. 47, 9, 1, 5
D. 47, 9, 4, 1.
D. 48,18,1

2. Egyéb források

Arisztotelész: *Nikomakhoszi Etika*, 1131a; 1132a; 1134a.
Berliner Griechische Urkunden II, 613.
Cicero, *De Officiis*, 3,23 (89).
Demoszthenész Lakritosz ellen, 35,11.
Oxyrhynchus-papiruszok VII, 1032.
Pauli Sententiae 7

4. Weboldalak, internetes dokumentumok

1. www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html (2012. 05.05.)
2. www.average-adjusters.com/ (2012.07.09)
3. www.comitemaritime.org/Uploads/YAR%202004%20english.doc (2012.09.08.)
4. www.openjurist.org/76/us/203/star-of-hope#fn25 (2012.06.06)
5. www.rhlg.com/pdfs/YorkAntwerpRules0704.pdf (2012.05.10)

5. Bírósági határozatok

1. 76 U.S. 203, 19 L.Ed. 638, 9 Wall. 203, STAR OF HOPE. December Term, 1869