

# LOCATIO CONDUCTIO OPERIS

## VÁLLAKOZÁSI SZERZŐDÉS

Vállalkozási szerződés (l.c. operis) keretében A VÁLLALKOZÓ MUNKA-EREDMÉNY SZOLGÁLTATÁSÁRA VÁLLAL KÖTELEZETTSÉGET VÁLLALKOZÓI DÍJ ELLENÉBEN; eredménykötelemről beszélünk.

A szerződési struktúra alapján általában a megrendelő átad egy dolgot a vállalkozónak, amelyen az a munkája révén a megállapodott eredményt létrehozza (pl. szövet átadása ruha megvarrására, autó átadása javításra).

**BONAE FIDEI, EGYENLŐEN KÉTOLDALÚ SZERZŐDÉS**; a felek felelőssége teljes vétkes felelősség – de ha a vállalkozó idegen anyagot átvesz, akkor a felelőssége a casus minorra is kiterjed, azaz **CUSTODIA**-felelős.

A veszélyviselés szerződési típusonként különbözhet, hisz a szerződés-specifikus kockázatokat szerződési formulák rögzítetteék (a mai általános szerződési feltételekhez hasonlóan).

### ÉPÍTÉSI SZERZŐDÉS

Az *insula*, bérház építése Rómában külön üzletágat képzett, erre specializálódott vállalkozókkal.

A vállalkozói díjat

---

**VAGY ÁTALÁNYBAN,  
VAGY MÉRTÉK SZERINT KÖTÖTTÉK KI.**

Az első esetben a vállalkozó egy fix összegért, kulcsrakész állapotban kötelezte magát a teljesítésre, míg a második esetben a felépített mű mértéke szerint (pl. a fal hossza, a tető mérete) fizették.

A felek részletesen szabályozták a szerződésben, hogy milyen építőanyagot melyik fél szolgáltat.

Ha a vállalkozó szállította az anyag egy részét, akkor annak minőségét és fajtáját is rögzítette a megegyezés.

Fontos kérdés volt még **AZ ÁTADÁS-ÁTVÉTEL**, mert ebben a jogi pillanatban vált joghatályossá a teljesítés illetve **SZÁLLT ÁT A VESZÉLY** (*periculum*).

Az átvétel minőségi és mennyiségi ellenőrzést is jelentett egyben. Többnyire a megrendelő, de harmadik személy vagy a vállalkozó javára is ki lehetett kötni az átvétel jogát.

## EGY VIDÉKI VÁROS (*COLONIA*) KÖZÉPÍTKEZÉST ÍR KI

A közületek **MAGÁNVÁLLALKOZÓKKAL** kötöttek szerződést a közmunkák elvégzésére.

A kedvező ár elérése érdekében **ÁRVERÉS FORMÁJÁBAN** keresték meg a szerződő partnert (ma versenytárgyalásról vagy közbeszerzési eljárásról beszélhetnénk). Egy ismert példa a *lex parieti faciundo Puteolana*<sup>1</sup>, amely érdekes mintája a „közbeszerzési eljárás” keretében kötött szerződéseknek.

A Kr.e. 105-ben datált felirat Puteoli városából<sup>2</sup> származik és a város védőfalainak megerősítésére szóló vállalkozási szerződés árverésre való kiírását örökíti meg.

A szöveg a konzulok szerinti dátumozással kezdődik, amit az elvégzendő munka rövid megnevezése követ (5-6. sor). A vállalkozó köteles személyi és dologi biztosítékot adni: kezeset állítani és telkeket lekötni zálogul (7-8. sor). Érdekes a részletes, az építkezés minden lépésére kiterjedő szabályozás: a vállalkozó vágjon ajtónyílást a falba (ami 6 láb széles, 7 láb magas legyen). A szerződés pontosan szabályozza a beépítendő ajtótok és az áthidaló gerenda méretét, anyagát, minőségét (12-19. sor). A munka leírása hasonló precizitással folytatódik. A szerződés tan szempontjából nem annyira a technikai részletek, hanem inkább a felelősségi és veszélyviselési kikötések bírnak jelentőséggel.

## HÁZÉPÍTÉS

Cato (agr. 14) szerződési formulája az ideális *villa* (lakó- és gazdasági épületegyüttes) megépítéséről szól. Figyelemre méltó a mérték szerinti díjszabás gyakorlata.

Florentinus hangsúlyozza, hogy **AZ ÉPÍTÉSI TEVÉKENYSÉG KOCKÁZATA** a *periculum* specifikus fajtát képezi, amit elhatárol a *vis maior* klasszikus eseteitől (D. 19, 2, 36):

---

<sup>1</sup> FIRA III Nr. 153.

<sup>2</sup> Puteoli a Nápolyi öböl észak-keleti részén fekvő jelentős kikötőváros volt; ma Pozzuoli területén az ókori település romjain.

Ha a munkát átányba adták ki, akkor a vállalkozó viseli a veszélyt az átvételig. Ha azonban úgy kötötték meg a szerződést, hogy „láb” vagy más hosszmérték szerint kell teljesíteni, akkor a vállalkozó csak addig viseli a veszélyt, amíg a lemérés meg nem történik. És mindkét esetben a megrendelő viseli a hátrányt, ha rajta állt, hogy a munka nem került átvételre vagy lemérésre. Ha azonban *vis maior* (ellenállhatatlan erő) következtében pusztul el a mű az átvétel előtt, akkor a megrendelő viseli a veszélyt, hacsak nem másban állapodtak meg. A megrendelő javára ugyanis nem kell többért helytállni, mint amit a saját fáradsága és munkája révén elérhetett volna.

Az immanens, **SZERZŐDÉS-SPECIFIKUS KOCKÁZATOT** a *conductor* (vállalkozó) Florentinus esetében az **ADPROBATIO** lebonyolításáig viseli. Ez a kockázat a szóban forgó bérház építésénél is releváns és itt is a vállalkozót terheli.

A jogeset jól példázza, hogy modern jogi terminológiánk és általánosító dogmatikánk alkalmatlan az ókori római szerződési gyakorlat, a jogélet precíz ábrázolására.

A szerződési formulák tipikus klauzulái a jogügylet gazdaságilag releváns, markáns pontjait jelölik, amelyek szerződési szabályozást illetve jogtudósi értelmezést igényelnek.

Számos Digesta-beli jogeset tanúsítja, hogy Rómában gazdaságilag jelentős építőipar virágzott. Az *insula* címszó alatt elérhető fragmentumokat átolvasva sokrétű információhoz jutunk a korabeli technológiáról, munkaszervezésről, a vállalkozók hierarchiájáról ill. az építkezések minőségéről és kockázatáról.

Az olcsó és gyors építési technika számtalan esetben katasztrófákhoz vezetett. Meglepően sokszor beszélnek a jogászok a bérházak összedőléséről: pl. a lakbért előre kifizették egy évre, de a bérház már hat hónap múlva összeomlott. Alfenus és Africanus hasonló esetekről számol be, ahol azonban a tulajdonos még időben le tudta bontatni az épületet.

A bérházakba fektetők könyörtelen spekulációját mutatja Pomponius haszonélvezeti kikötése, amely a haszonélvezőnek megtiltja az emeletráépítést.

Ellenállhatatlan erő behatásával csak egyetlen egy forráshelyben találkozunk – Africanus egy földesuszamlásról tudósít; egyébként úgy tűnik, hogy elsősorban az olcsó építési mód és az építőanyagok elöregedése idézte elő a baleseteket.

## **VÁLLALKOZÓI TEVÉKENYSÉG A BÉRHÁZAK BÉRBEADÁSÁRA**

Rómában a bérházak üzemeltetése viszonylag nagy kockázattal járó üzletágnak számított. Gellius és Apuleius egyaránt arra hivatkozik, hogy elsősorban a gyakori tüzesetek veszélyeztették ezt a befektetést. A klasszikus római jogászok is gyakran idéznek responsumaikban tüzeseteket.

A panaszolt rizikófaktorok ellenére úgy tűnik, hogy az *insulák* építése és bérbeadása közkedvelt és nyereséges vállalkozás volt. Paulus arról tudósít, hogy egy haszonélvezettel terhelt *insula* tulajdonosa felgyújtotta az objektumot, hogy a helyére az értékes építési telken új, most már tehermentes bérházat emelhessen.

## VEGYES SZERZŐDÉSI KONSTRUKCIÓK – FINANSZÍROZÁSI MODELLEK

Érdekes probléma, hogy általában hogyan finanszírozták ezeket az építkezési munkákat és házrenoválásokat. Pomponiusnál *A* úgy ad el *B*-nek egy *insulát*, hogy a vételár bizonyos pénzösszegeből és egy másik *insula* helyreállításából áll. A vevő tehát csak részben fizetett készpénzzel, túlnyomóan munkateljesítménnyel.

Paulus kommentál egy jogügyletet, ahol *A* épít *B* számára Karthágóban egy *insulát*, *B* pedig *A* számára Rómában emel egy bérházat.

Pomponius kiindulási esetünkhöz hasonló tényállásról számol be: *A* elad *B*-nek egy telket *certo pretio* és azzal a kikötéssel, hogy *B* részére a majdan elkészült bérház fele tulajdonát visszaruházza.

Mivel a vételár legalább részben pénzből áll, a jogász elismeri adásvételnek a jogügyletet.

A fenti példák mutatják, hogy a telek- ill. bérháztulajdonosok sokszor likviditási problémákkal küszködtek. Úgy tűnik továbbá, hogy az építési vállalkozók szívesen szerződtek készpénzmozgás nélküli üzletekre.

Munkateljesítményük komoly piaci értéket képviselt; természetbeni szolgáltatás esetén a költségvetés kalkulációjánál és a kivitelezésnél gazdaságosabban kalkulálhattak, ügyesebben gazdálkodhattak az anyaggal és a munkaerővel, gazdaságosabban szervezhettek; azaz összességében könnyebben szerezhettek megbízásokat, jobban tudták állni a harcot a konkurenciával. Tipikus példát ismertet Ulpianus egyik döntésében (D. 19, 5, 13, 1 Ulp. 30 Sab.):

Julianus dígestáinak tizenegyedik könyvében írja: ha a telkemet a tulajdonodba adom (azzal a kikötéssel), hogy miután azon egy bérházat építettél, annak egy részét rám visszaruházd – ez nem adásvétel, mivel vételár helyett a dolgom egy részét kapom vissza; nem is megbízás, mivel nem ingyenes (ügylet) és nem is társaság, mivel társaságra szerződve senki sem mond le a tulajdonjogáról.

*Ego* átruházza *Tu*-ra egy építési telek tulajdonát azzal, hogy *Tu* azon bérházat építsen és a kész *insula* tulajdoni hányadát ruházza vissza rá.

Ulpianus igyekszik a jogélet szokványos esetét a jogtudomány logikusan felépített, zárt rendszerében, a szerződési jogban elhelyezni.

Az elméleti megközelítés mögött az a praktikus kérdés rejlik, hogy a felek szerződésszegés esetén milyen keresetet indíthatnának.

Julianus azonban olyan speciális kétoldalú *obligatio*ról tudósít, amely alig illeszthető be a római szerződések típuskényszeren alapuló rendszerébe. Az adásvételi és a megbízási jogviszony létrejöttét cáfoló érvek nélkülözhetetlen fogalmi elemek hiányára építenek; ezzel szemben úgy tűnik, hogy a jogász a társasági szerződés megítélésénél kicsit zavarban van.

További példákat idéz, hogy modern fogalmaink szerint rendszeridegen dologi jogi érvelését szemléletesebbé tegye. A szöveg folytatásában egy rabszolgafiúról beszél,

akit kitanításra ill. egy nyájról, amelyet legeltetésre adtak át; a birtok átvétele a jogász számára nem akadály a társasági jogviszony illetve az *actio pro socio* elismerésekor. Az indoklás igen tömör: „Senki sem szűnik meg tulajdonos lenni, ha társasági szerződést köt.”

Mérlegeljük az érdekviszonyokat a jogesetben! *Ego* rendelkezett egy építési telekkel, de nem volt tőkéje a beépítésére. *Tu* jól menő építési vállalkozást vezetett, de kevés befektethető tőkével bírt, azaz nem tudott telket venni.

Mindketten szívesen fektettek volna a kockázatosnak tartott, de jól jövedelmező bérház-üzletbe.

A kész *insulát* közös tulajdonként, feltehetően társasági jogviszonyban akarták üzemeltetni. Kérdés, hogy miért nem alapítanak azonnal társaságot?

A társasági jogviszonytól való tartózkodásnak az építkezés fázisában csak egyetlen logikus magyarázata lehet. *Tu*, az építési vállalkozó valószínűleg nem akarta kitérgetni az üzleti titkait: sem az üzleti könyvét, sem a kalkulációját nem óhajtotta leendő társa, *Ego* elé tárni, ezért került a társasági jogviszonyt az építkezés ideje alatt. Valószínűleg elesett volna nyeresége tetemes részétől, ha közös nyereségre és veszteségre, pontos elszámolási viszonyban bonyolítják le már az építkezést is.

Ebből azt látjuk, hogy az építési telek tulajdonának átruházása nem a telektulajdonos érdekében állt, ahogyan azt Backhaus vélte; Éppen ellenkezőleg, az építési vállalkozó érdekében állt a dolog, akinek ezáltal nyílt lehetősége arra, hogy az építkezés menetét – és főleg költségvetési és kivitelezési kalkulációját – a saját kizárólagos ellenőrzése alatt tartsa. Beruházásainak piaci ellenértékét a felépítendő bérház egykettő tulajdoni hányadával honorálta a szerződő partner.

## FUVAROZÁSI SZERZŐDÉS

A hatályos jog szerint a fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó díjazás ellenében köteles a küldeményt rendeltetési helyére továbbítani és a címzettnek kiszolgáltatni. A fuvarozót tehát két fő kötelezettség terheli: a küldemény továbbítása és annak szerződésszerű átadása. Modern jogunk kiveszi a fuvarozási szerződés hatálya alól a személyfuvarozást, valamint a vasúti, vízi és légi fuvarozásra speciális szabályokat irányoz elő.

Az ókorban a fuvarozás nem volt ennyire részletesen szabályozva az un. diszpozitív jogban. A személyfuvarozás, a vízi- vagy közúti fuvarozás alapján egységes szabályok alá esett.

Ugyanakkor a szerződési gyakorlatban kialakultak az egyes fuvarozási típusokra jellemző szerződési formulák, amelyek az adott gazdasági tevékenység tipikus kockázatát és felelősségi mércéit szokásjogi úton rendezték.

A források szerint alapjában kétféle szerződési modell létezett (D. 19, 2, 31 Alfenus):

(Alfenus) azt válaszolta, hogy a vállalkozási szerződésnek két fajtája van: vagy ugyanazt (a dolgot) kell visszaadni ... vagy ugyanabból a fajtából (ugyanannyit) kell

visszaadni ... Ha viszont mindegyik (kereskedő) búzája deszkákkal el volt különítve, vagy kosarakban illetve amphorákban lezárva ... vagy ha úgy adták át, hogy hasonlóval lehet teljesíteni ... (a hajóba ... többen a gabonát összeöntötték).

Alfenus, a Kr.u. 1. században élt jogtudós azt magyarázza, hogy a hajósok a gabonát kétféle módon vehetik át szállításra:

---

VAGY UGYANAZT A DOLGOT ADJÁK VISSZA,  
VAGY UGYANABBÓL UGYANANNYIT.

Az *IDEM REDDERE* a *mensura*, a kimérés nélküli átvétel és visszaadás kikötése. Erre akkor van mód, ha a gabona jól elkülönítve, az átadott rakományt mindvégig azonosíthatóan tárolva (specifikus szolgáltatás) kerül sor a szállításra. Ilyen pl. a zárt tömlőkben, kosarakban, amphorákban történő berakodás.

Több szállítató esetén az azonosítást az is kellően biztosítja, ha szeparált, pallókkal elválasztott rekeszekbe öntik a gabonát (bár a mérésről ekkor már nem lehet lemondani). Ez a szállítási mód azonban igen helyigényes és költséges.

Nagy mennyiségű gabona fuvarozása esetén általában a hajó rakterébe való *BEÖMLESZTÉS* volt a fuvarozás szokásos módja. Ebben az esetben a berakodáskor és a kirakodáskor is le kellett mérni az egész mennyiséget. Sok szerződésben a fuvardíjat is az űrmérték alapján állapítják meg.

A gabonát a fenti esetben tehát gondosan kimérték és a hajó rakterébe ömlesztették. A hajós által kiállított *ÁTVÉTELI ELISMERVÉNY* azzal a joghatással bír, hogy a hajós a célkikötőben pontosan ugyanannyi gabona átadására köteles, mint amennyit átvett; azaz objektív felelősség terheli a gabona tömegét illetően.

Ha fuvarozás közben elfolyik a gabona, ellopnak belőle vagy a kirakodáskor bármilyen okból kevesebb a lemérés eredménye, a hajós exkulpálási lehetőség nélkül felel a hiányzó mennyiségért.

A célkikötőben esedékes kimérés lebonyolításáról ill. az ezzel kapcsolatos problémákról informál egy kőbe vésett felirat, CIL III 14 165 (=ILS 6987). Az Arles-i hajósok öt *corpua* (szakmai egyesülete) panasszal fordult a gabonaszállítást felügyelő császári tisztviselőhöz. A feliratból hiányzik a rendelkező magisztrátus megnevezése, de valószínűleg a *praefectus annonae* volt a címzett, akinek választát örökíti meg a felirat, amely Septimius Severus és Caracalla császárok idejéből (Kr.u. 211-17) származik. A *navicularii* a gabona kimérésekor elhatalmasodott visszaélések miatt tiltakoztak, és azzal fenyegetőztek, hogy visszalépnek a szerződéstől és beszüntetik a fuvarozást. Feliratunk tanúsága szerint a *praefectus annonae* arra utasította az adott körzetben tevékenykedő *procuratort*, hogy intézkedjen az anomáliák megszüntetéséről.

A szövegből arra lehet következtetni, hogy a *mensores*, akik az állammal szintén pusztán szerződéses viszonyban álló magánvállalkozók voltak, több esetben is a hajósok kárára hamisan mérték át a gabonát.

A *decretum* ugyanis hangsúlyozza, hogy a további anyagi veszteségek elkerülése érdekében un. *regulae ferrae*, mércével ellátott vasrudak szerelendők fel a hajók oldalán; valamint kísérőt kell adni a gabonaszállítmányok mellé.

---

## RABSZOLGÁK BEHAJÓZÁSA ESETÉN A FUVARDÍJAT DARABONKÉNT KÖTÖTTÉK KI A FELEK.

Már Labeo utal rá, hogy a **KOCKÁZATELOSZTÁS** különös szabálya érhető tetten abban a klauzulában, hogy a megrendelő csak az élve megérkezett rabszolgák után fizet. Charter-szerződésekben általában, de esetleg súly, szám, mérték szerint is ki lehetett kötni a bérleti díjat.

### ÁLLAM, KÖZÜLET MINT FUVAROZTATÓ

Általános jelenség, hogy az állammal kötött fuvarozási szerződésekben a hajós szerződésileg átvállalja a „**TENGERI VESZÉLYT.**”

Ez a **KOCKÁZATTELEPÍTÉS** egyaránt megtalálható az egyiptomi görög-hellenisztikus papiruszokban és az itáliai forrásokban.

---

### KÖZISMERT JOGESET

A 2. pun háború idején (Kr.e. 215-ben) akadozott a Hispániában harcoló csapatok ellátása. Publius és Cn. Scipio, a két római hadvezér jelentős katonai sikerekről tudott a szenátusnak beszámolni, de eredménytelenül sürgették az utánpótlást: a légióknak sürgősen zsoldra, ruhára és élelemre lett volna szüksége, de a tengeri fuvarozás akadozott. Ennek fő oka viszont abban állt, hogy az államkincstár üres volt, ezért nem tudtak fuvarozási közszerződéseket kiírni.

Az „atyák” úgy döntöttek a szenátusban, hogy Fulvius praetor álljon a népgyűlés elé, számoljon be az állam nehéz helyzetéről és szólítsa fel azokat a vállalkozókat és pénzembereket, akik vagyonukat korábban állami szerződésekből szerezték (tipikusan a *publicani*), hogy a hispániai hadseregnek történő szállításoknál adjanak fizetési haladékot az államnak és vállalják a fuvarozást átmenetileg ellenszolgáltatás nélkül is, de azzal a feltétellel, hogy ha újra fetöltődik az államkincstár, az ő követelésüket fogják először kielégíteni.

A praetor a népgyűlés elé terjesztett beszámolója után közölte, melyik napon lehet megpályázni a hispániai seregeknek küldendő ruházat, élelem s egyéb felszerelés szállítását (Livius 23, 49, 1):

A kijelölt napon tizenkilenc, három haszonbérelő társaságba tömörült vállalkozó jelentkezett. Két feltételük volt: Az egyik, hogy ne kelljen katonáskodniuk, míg ilyen módon szolgálják az államot; a másik, hogy ha már a szállítmányokat behajózták, az állam vállalja a kárt, amit az ellenség vagy a viharok ereje okozhat. Mindkét feltételüket elfogadták ...<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Fordítás Kis Ferencé nyomán.

Livius szerint a felhívásra jelentkezett vállalkozók hajlandónak mutatkoztak a fenti feltételekkel fuvarozni, de még két további feltételt szabtak:

felmentést kértek a katonai szolgálat alól,

módosítást kérték a szerződési formula szokásos szövegében.

Bennünket itt pusztán az utóbbi érdekel. A fuvarozási vállalkozók a hitelbe való szállítás ellensúlyozásaként azt követelték, hogy a „tengeri veszély” tipizált esetei (hajótörés, rablótámadás) ne az ő kockázatukat képezzék, hanem épp ellenkezőleg, az állam vállalja át most ezek veszélyét.

A történet folytatása igen tanulságos: a történelmi esemény jól mutatja, hogy általában milyen gyakorlati jelentősége volt a kockázattelepítési kikötésnek (Liv. 25, 3, 10):

Ezek ketten (M. Postumius és T. Pomponius), mivel a károkért, amelyeket a hadseregekhez küldött szállítmányokban a vihar okozott, az állam viselte a kockázatot, hamis hajótöréseket jelentettek be, de még ha olyanról adtak is hírt, amely valóban megtörtént, azt sem a véletlen okozta, hanem ravaszul ők maguk rendezték meg. Régi, rozoga hajókat kevés és csekély értékű holmival raktak meg, s miután ezeket a nyílt tengeren elsüllyeszették, sa legénység az előkészített csónakokon menekült, család módon többszörös érték elvesztését jelentették be.<sup>4</sup>

A következő forrás arra is rávilágít, hogy a kockázattelepítés modifikációja (csalások nélkül is) lényegesen kedvezőbb gazdasági pozíciót biztosított a fuvarozóknak (Suet. Claud. 18, 3-4):

... nihil non excogitavit ad invehendos etiam tempore hiberno commeatus. Nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset ...

Rómában éhínség kitörése fenyegetett, ezért Claudius arra kényszerült, hogy a téli viharok idején is áruszállításokat szervezzen.

Köztudomású, hogy a *mare clausum* ideje alatt, ami Vegetius szerint a szeptember 14. és május 27. közötti időszakot jelentette (végső határidő: nov. 10 és márc. 10), a hajózási szezon szünetelt. Claudius felajánlotta a kereskedőknek (*negotiatores*), hogy a viharok által okozott károkat átvállalja az állam, a fuvaroztató.

Suetonius rövid tudósításából nem tűnik ki, hogy csak a rakomány károsodását ill. pusztulását (a klasszikus tengeri veszélyt), vagy ezen túl a hajóban keletkezett károkat is magában foglalta-e a császári kockázattávállalás.

Figyelemre méltó mindenestre a *certa lucra* kifejezés. A kockázattelepítés modifikációja garantálja a hajósoknak a nyereséget, azaz kiiktatja a tipikus veszteséggel fenyegető tényezőket.

---

<sup>4</sup> Fordítás Kis Ferencé nyomán.



## A JOGBAN NEM JÁRATOS HADVEZÉR ESETE

Végül megemlíthetjük Mummius, a győztes hadvezér esetét, akinek butaságáról és jogi tájékozatlanságáról élvezettel tudósít Velleius Paterculus, a szintén katonai karriert befutott, de igen művelt és történetírói ambíciókat ápolgató kortárs (Vell. Pat. 1, 13, 4):

Mummius viszont annyira műveletlen volt, hogy amikor Korinthos elfoglalása után a leghíresebb művészek festményeit és szobrait Itáliába vitette, megparancsolta, hogy a fuvarozási szerződésében a fuvarozók vállaljanak helyállást, hogy ami abból elveszne, helyette újat kötelesek adni.

Kr.e. 146-ban, Korinthosz elfoglalása után Mummius, a győztes római hadvezér igen gazdag hadizsákmányra tett szert, amely jelentős részben értékes műkincsekből állt. A korinthoszi gazdag polgárok villáiból Mummius festményeket és szobrokat raboltatott össze, és hajóval Itáliába kívánta őket fuvaroztatni.

Az értékes rakományra tekintettel ő maga gondoskodott a szerződés megfogalmazásáról; váltig erősködött, hogy a következő kikötés feltétlenül szerepeljen benne: „**HA EZEK ELVESZNÉNEK (TENGERI VESZÉLYBEN), (A HAJÓS UGYANOLYAN) ÚJAKAT KÖTELES HELYETTÜK ADNI.**” Velleius Paterculus felháborodottan ecseteli, mennyire nevetségessé tette ezzel magát a művelt korinthosziak (és persze a rómaiak) előtt.

Miért? A vice poénja jogi természetű, alapos jogi műveltséget tételez fel.

A görög-hellenisztikus szerződési jogban szokásos kockázattelepítési kikötésnek, amely szerint az adós az elveszett, megsemmisült dolgot újjal köteles pótolni (a német jogtörténetben ez volt az ún. 'Eisernvieh-Klausel'), csak **HELYETTESÍTHETŐ DOLGOK** esetén van értelme; ilyen pl. a gabona, a bor, vagy az ezüst, az arany. Például 100 mérő búza vagy 500 *culleus* bor pusztulása esetén viszonylag egyszerűen beszerezhető azonos mennyiségű és minőségű áru. De ha már például a Stichus nevű rabszolga pusztul el, őt már nem tudom másikkal pótolni, hisz helyettesíthetetlen dolgról van szó; még kevésbé lehetséges ez az egyedi műalkotások esetében, amelyek értéke éppen eredetiségükben rejlik.

Számunkra az eset azzal a tanulsággal jár, hogy a kockázat áthárítása a fuvarozóra Mummius jogos igénye volt, amiben nyilván kora szerződési szokásait követte. A hiba ott történt, hogy a lassú felfogású harcos rossz szerződési mintát választott ki.

## ADÓBÉRLŐK AZ IMPERIUM SZOLGÁLATÁBAN

Az állam és a vállalkozók közötti bérleti szerződés témaköréhez tartozik az adóbérlők (*publicani*) működése is. A közelmúlt legjelentősebb új forrása ehhez a témakörhöz a *lex portoria Asiae*, Ázsia provincia kikötőinek vámtörvénye.

A Római Birodalom szigorú vámosairól egy jogesetben Scaevola is tudósít (D. 19, 2, 61, 1): Valaki, valószínűleg egy kereskedő kibérelt egy hajót, hogy Kyreneika provinciából Aquileiába árut szállítson.

Az áruját, háromezer *metreta* olajat<sup>5</sup> és nyolcezer mérő<sup>6</sup> gabonát, felrakatta a hajóra a fuvaroztató, de a hajó a vámszabályok megszegése miatt nem tudott kihajózni, hanem kilenc hónapig tovább vesztegelt a provinciai kikötőben, az árut pedig **ELKOBOTÁK** a vámosok.

A jogász úgy döntött, hogy a hajóskapitány a fuvardíjat mégis követelheti a fuvaroztatótól. A munkaeredményt, a transzport célkikötőbe való szállítását valószínűleg azért nem tudta teljesíteni a hajóskapitány, mert a fuvaroztató nem vallott be valamilyen adóköteles árut vagy nem tudta (akarta) megfizetni a vámot áruja után.

A terminológia (*navem conduxit*) egyértelműen tanúsítja a szerződés fajtáját: **A FUVAROZTATÓ KIBÉRELTE A HAJÓT**, tehát charter-szerződésről van szó.

A *magister navis* bérbbe adta az általa vezetett hajót, az egész legénységgel együtt. A navigáció továbbra is az ő feladata volt, de az áru őrzését vagy a vámügyek intézését nem vette át. Az továbbra is az árutulajdonos, a bérlő (fuvaroztató) felelőssége illetve kockázati szférája maradt.

A szerződési formula, a választott szerződési konstrukció adja meg a magyarázatot a jogász döntésére: **A FUVAROZTATÓ GONDATLANSÁGÁRA** vezethető vissza a vámszabályok megszegése és az adóbérlők (illetve alkalmazottaik) beavatkozása.

Kyreneika provincia adóbehajtásáról kevés forrás maradt ránk. Joggal feltételezhető azonban, hogy az adóbehajtásra hasonló szabályok vonatkoztak, mint a többi provinciában. Részletes információink vannak *Asia provincia* adóbérlőinek működéséről, amint arról fent már szó volt. A *lex* tulajdonképpen az árverési kiírás szövege, amely az adók bérbbe vetésének szerződési feltételeit tartalmazza. Az adók behajtásának jogát mindig öt évre adta bérbbe az állam (*lustrum*), egy ún. *lex censoria* tartalmazta a bérlet feltételeit.

Az állam mindig árverés formájában keresett szerződő partnert a közföldek megművelésére, az adók behajtására vagy az állami építkezések, gabonafuvarozások kivitelezésére. Az optimális vállalkozó kiválasztásánál egyrészt a kedvező ár, másrészt a kielégítő biztosítékok (kezes, zálogul leköötött telkek) játszottak döntő szerepet.

A *lex portorii Asiae* messzemenően szabad kezet adott a *publicaninak*.

Adóbérlőként többnyire tőkeerős társaságok jelentkeztek, mert az állam dologi (telkek jelzálogként leköötése) és személyi (kezesek) biztosítékot is követelt a szerződő partnertől.

A társaság tagjai azután maguk között felosztották a bérlet tárgyát, régiók vagy vámfajták szerint.

---

<sup>5</sup> *Metretes* = nagyobb görög űrmérték, amely 17-23 liter közötti mértéket jelentett, de egyes régiókban akár 34 liter is lehetett. Az űrmérték nagysága régióként változott.

<sup>6</sup> *Modius* = mérő, a legnagyobb űrmérték gabona esetén, egy *modius* = 8,7 liter.

Az adóbérlők vámházakat emelhetek az utak mentén és a kikötőkben, amelyben többnyire alkalmazottaikat szállásolták el az adók behajtására.

Aki a határt átlépte, az ahhoz legközelebb eső vámházban volt köteles megfizetni a vámot.

A *lex portorii* felsorolja az adóköteles árukat és a vám mértékét.

A vámot vagy az áruk összértéke vagy darabszáma után szabták ki. Hadrianus császár *responsum*a leszögezi, hogy a vámszabályok megszegése miatt az is felelősségre vonható, aki azt állítja, hogy nem ismerte a vámszabályokat – azaz a jog nem ismerése nem mentesít.

## KONKLÚZIÓ

Összefoglalóan megállapítható, hogy a modern romanisztika még mindig túl erős kapcsolódást mutat a pandektista elvekhez: a rendszerezett, absztrahált, az egyes jogintézményeket generalizáló, zárt rendszerbe fogalaló szemlélet maradt uralkodó napjainkig.

A *locatio conductio* egységének vagy trichotómiájának problémáját, amely ma annyi vitát generál a szakirodalomban, az ókori jogászok fel sem vetik.

Nem egy vagy három *locatio conductio* áll írásaik középpontjában, hanem a *locationes* számtalan variációja.

A szerződés gazdasági tartalmához igazodnak a tipikus szerződési kikötések, amelyek szerződési mintákba kristályosodva hagyományozzák egyik nemzedékről a másikra az adott jogviszonyban általánosan szokásos felelősségi és kockázatosztási szabályokat.

JELLEN TANANYAG A SZEGEDI TUDOMÁNYEGYETEMEN KÉSZÜLT AZ  
EURÓPAI UNIÓ TÁMOGATÁSÁVAL. PROJEKT AZONOSÍTÓ: EFOP-3.4.3-  
16-2016-00014

**SZÉCHENYI** 



MAGYARORSZÁG  
KORMÁNYA

**Európai Unió**  
Európai Szociális  
Alap



**BEFEKTETÉS A JÖVŐBE**