



Pókecz Kovács Attila¹

Az új Ptk.-ban szabályozott fuvarozási szerződés alapjai a római klasszikus jogban a veszélyviselés körében²

Az új Ptk. a fuvarozási szerződést a vállalkozási típusú szerződések körében, de önálló szerződésként szabályozza. Fogalmát a 6:257. § határozza meg, mely szerint: „Fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó a küldemény rendeltetési helyére történő továbbítására és a címzettnek történő kiszolgáltatására, a feladó díj fizetésére köteles.” Az új Ptk.-ban szabályozott fuvarozási szerződésből származó kötelelem eredménykötelelem jellegéből fakad, illetve annak szinallagmatikus karakteréből következik, hogy a szerződésben szereplő két, egymással szembenálló szolgáltatás a rendeltetési helyre történő továbbítás és a fuvardíj. A fuvarozó által átvett küldemény rendeltetési helyre való megérkezése előtti megsemmisülésének kérdését, azaz a veszélyviselés problematikáját az új Ptk. is szabályozza. Ez a gyakorlatban azt a kérdést veti fel, hogy a küldemény rendeltetési helyére való eljuttatásának mint eredménynek az elmaradása esetén jár-e a fuvardíj a fuvarozónak. Az új Ptk. 6:266. § (2) bekezdése így szól:

„A küldemény teljes vagy részleges elvesztése és megsemmisülése esetén a fuvarozó fuvardíjra vagy annak arányos részére nem tarthat igényt, kivéve, ha bizonyítja, hogy a küldemény elvesztését vagy megsemmisülését ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta, és nem volt elvárható, hogy a körülményt elkerülje vagy a kárt elhárítsa.”³

A római jogban önálló szerződési típusnak tekintett fuvarozási szerződés nem létezett. Az áru- és a személyfuvarozást a mai felfogással egyezően a vállalkozási szerződés (*locatio conductio operis*) keretei között szabályozták.⁴ A klasszikus

¹ Egyetemi tanár, Nemzeti Közszerológati Egyetem Államtudományi és Nemzetközi Tanulmányok Kar Állam- és Jogtörténeti Tanszék. Kapcsolat: pokecz.kovacs.attila@uni-nke.hu.

² A tanulmány az OTKA / NKFI Hivatal K-133416. számú projektjének támogatásával készült.

³ Fuglinszky Ádám – Tókey Balázs: *Szerződési jog. Különös rész.* Budapest, ELTE Eötvös, 2018. 285–301.

⁴ Wolfgang Forster – Christiane Birr: §§ 631–651. Werkvertrag. In Mathias Schmoeckel – Joachim Rückert – Reinhard Zimmermann (szerk.): *Historisch-kritischer Kommentar zum BGB III/1.* Tübingen, Mohr Siebeck, 2013. 1353–1354; Földi András: *Kereskedelmi jogintézmények*

római jog a Mediterráneum térségében érvényesült, ezért a fuvarozás főként tengeren történő árufuvarozást jelentett. A *locatio conductio operis* mint fuvarozási tevékenységet magában foglaló szerződés elvi alapját Paulusnak az a megállapítása szolgáltatja, amely szerint ha valamit avégett adnak át valakinek, hogy az illető azzal valamit tegyen, *locatio* jön létre (D.19,2,22,1: *quotiens autem faciendum aliquid datur, locatio est*). A szerződés az árut fuvaroztató személy, illetve az utas mint szolgáltatást megrendelő *locator*, valamint a szállítást végző vállalkozó (*conductor*) között jön létre.⁵ A források a *conductor* terminus helyett a vállalkozó megjelölésére a fuvarozási tevékenység esetében főként a hajós (*nauta*) megjelölést alkalmazzák.⁶ A fuvarozásért fizetett ellenérték megjelölésére a *merces* mellett a *naulum*, a *vectura* és a *vehenda* szavak is szerepelnek a forrásokban.⁷

Rövid tanulmányomban a jogrendszerünk fejlődésére meghatározó hatást gyakorló római jogi fuvarozási szerződés veszélyviselési szabályait kívánom elemezni, hiszen az ókori esetjogot feldolgozó jogtudói vélemények a mai joggyakorlat számára is iránymutatásul szolgálhatnak. Elemzéseim előtt azonban előre kívánom bocsátani, hogy a rómaiak még nem ismerték az árufuvarozási és a személyszállítási szerződés közötti különbséget, illetve ez utóbbit is fuvarozásként fogták fel, szemben az új Ptk. szemléletével, amelynél fuvarozás tárgya csak ingó dolog lehet.

Veszélyviselés a tengeri fuvarozásnál a római jogban

A klasszikus római jogban a fuvarozást mint fontos vállalkozói tevékenységet tárgyaló *Digesta*-forráshelyek jelentős hányadát a veszélyviseléssel kapcsolatos szövegek alkotják. A tanulmány terjedelmi korlátai miatt nem kívánom bemutatni a tengeri fuvarozás körében érvényesülő azon veszélymegosztási szabályt, amely az áruk vagy azok egy részének kidobása, illetve kalózok számára történő átadása miatt állt elő, s amelyet a rómaiak a *lex Rhodia de iactu mercium* néven ismertek.⁸

a római jogban. Budapest, Akadémiai, 1997. 55–58; Max Kaser: *Das römische Privatrecht. I.* München, C. H. Beck, 1971. 570–572.

⁵ Dominique Gaurier: *Le droit maritime romain*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004. 57–60.

⁶ Ulp. D.4,9,1 pr.

⁷ A *merces* szó az alábbi forráshelyeknél fordul elő: Lab. D.1,2,10 pr., illetve Gai. D.4,9,5 pr. A *naulum* kifejezéssel találkozunk: Ulp. D.20,4,6,1. A *vectura* terminus előfordulásai: Plautus, Asin. 432–433.; Plautus, Mostellaria, 823.; Ulp. D.5,32,9; Ulp. D.30,39,1. A *vehenda* megjelölés: Ulp. D.19,2,19.7.

⁸ Pókecz Kovács Attila: A több személy vagyonát fenyegető közös veszélyhelyzetből keletkező károk megosztásának szabályai a római jogban és az új Ptk.-ban. In Boóc Ádám et al. (szerk.): *70 studia in honorem Ferenc Fábrián*. Budapest, KRE ÁJK, 2019. 373–382.

A tengeri fuvarozás rendelkezésünkre álló forrásai közül elsőként a Labeo és Paulus jogtudósok véleményét tartalmazót tekintjük át. Lab. D.14,2,10 pr. (*libro primo pithanon a Paulo epitomatorum*):

„Si vehenda mancipia conduxisti, pro eo mancipio, quod in nave mortuum est, vectura tibi non debetur. Paulus: Immo quaeritur, quid actum est, utrum ut pro his qui impositi an pro his qui deportati essent, merces daretur; quod si hoc apparere non potuerit, satis erit pro nauta, si probaverit impositum esse mancipium.”

A rabszolgák szállítására vonatkozó vállalkozás fent leírt esetében a két jogtudós szembenálló véleményét olvashatjuk. Labeo véleménye szerint a hajón szállított rabszolgák esetében nem jár fuvardíj (*vectura*) a vállalkozónak a hajón meghalt rabszolga után. Ha tehát a szállítmány célba juttatása mint vállalt eredmény, azaz mű (*opus*) elpusztult, ennek kockázatát a vállalkozó viselte. A lehetetlenülés oka itt a rabszolga halála volt, ami a vállalkozótól független külső oknak tekinthető. Ezzel szemben Paulus úgy véli, hogy különbséget kell tenni, hogy a felek a hajóra lépő vagy a célállomásra eljuttatott rabszolgák száma alapján állapodtak-e meg a fuvardíjban. Kétség esetén a hajósvállalkozó (*nauta*) javára vélelmezve van, hogy a hajón lévőek száma alapján járt a fuvardíj (*merces*), vagyis a rabszolga halálának veszélyét a megrendelő viselte.⁹ Haymann nem tartja autentikusnak Paulus álláspontját, mivel egyrészt ő a paulusi álláspontra vonatkozó forráshelyet bizánci szerzők betoldásának tekinti, másrészt azért sem, mert szerinte ez az álláspont szemben áll a Labeo által felállított *periculum conductoris* elvével.¹⁰ Betti szerint a fragmentum elején található *vehendum conducere* kitétel hajó bérbeadására, tehát *locatio reire* utal, míg a hajóba való berakodás (*imponere*) és a célállomásra fuvarozás (*deportare*) már vállalkozási szerződésnek volt tekinthető. A szállítás veszélyét dologbérlet esetén a bérlő viseli, míg a vállalkozásnál a fuvarozó (*vet-tore*). A forráshelynek dologbérletként való minősítése mellett szól Betti szerint a D.19,2,61,1 fragmentum is, ahol Scaevola szintén hajóbérlésről (*navem con-duxit*) beszél.¹¹ Kaser szerint itt egyértelműen fuvarozási szerződésről van szó, a veszélyt a hajón elhunyt rabszolga miatt pedig a megrendelő (*locator*) viselte.¹² Alzon álláspontja szerint a római jogtudomány a tengeri fuvarozás tekintetében a veszélyviselés kérdését speciális módon szabályozta. Szerinte Paulus a fentiekben

⁹ Gaurier (2004): i. m. 73.

¹⁰ Franz Haymann: Textkritische Studien zum römischen Obligationenrecht II. *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Romanistische Abteilung*, 41. (1920), 157.

¹¹ Emilio Betti: „Periculum”. Problema del rischio contrattuale in diritto romano classico e giustiniano. In *Studi in onore di Pietro De Francisci. I*. Milano, Giuffrè, 1956. 189.

¹² Max Kaser: Periculum locatoris. *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Romanistische Abteilung*, 74. (1957), 1. 188–189.

azt kívánta hangsúlyozni, hogy ha az áru nem érkezett meg a célkikötőbe, a megrendelő felszabadult a kikötött fuvardíj, a *merces* megfizetése alól.¹³ A két jogtudós közötti véleményeltérést Molnár azzal magyarázza, hogy amíg Labeo korában még csak kialakulóban voltak a veszélyviselés szabályai, addig Paulus korára már tisztázódtak, amit a jogtudós nézetével megegyező értelmű többi forrás is alátámaszt.¹⁴ Röhle álláspontja alapján a paulusi újítás lényege abban állt, hogy a veszélyátszállás időpontja átkerült a hajóút célállomásra érkezésének időpontjáról a hajóút kezdetére. Ennek következtében a hajóba való berakodás előtt a vállalkozó, ezt követően pedig a megrendelő viselte a veszélyt, ami a gyakorlatban az ellenszolgáltatás fizetési kötelezettségre volt hatással, annak fennállását, illetve elmaradását vonhatta maga után.¹⁵ Ernst a Labeo által felállított elv, a *periculum conductoris* további érvényesülésére hívja fel a figyelmet, vagyis szerinte a fenti szabályhoz képest csak az jelent eltérést Paulusnál, ha más szerződési tartalommal jött létre a megállapodás.¹⁶ Vacca szerint problémát okoz, hogy Labeo nem tudósít bennünket a rabszolga halálának okáról, amely lehetett a fuvarozó személyében rejlő ok és *vis maior* is. Álláspontja alapján a szöveg további része sem teszi egyértelművé, hogy *locatio Mancipium Vehendarum*ról van szó, és az *actio ex conducto* alapján lehet követelni az elmaradt szállítási díjat (*vectura*). A hajósnak a rabszolga halála miatti felelőssége esetén *actio ex locato* indulna a vállalkozó ellen és *id quod interest* értékben marasztalnák.¹⁷ Vacca fejtegetésével nagyrészt egyet lehet érteni, azonban véleményem szerint nem szükséges a tényállásba beleképzelni olyan problémát, amelyet az nem is tartalmaz.

Álláspontom szerint Labeo világosan beszélt, aminek alapján a rabszolga halála *vis maior*ként értelmezhető, hiszen halálának veszélyét, azaz a dologpusztulás következményeit a vállalkozó (fuvarozó) viselte. Paulus ennek az elvnek nem mondott ellent, csak kiegészítette Labeót azzal, hogy ha a rabszolgák száma alapján jár a fizetség, akkor gyakorlatilag az általuk igénybe vett, lekötött hely alapján kellett az ellenszolgáltatást (*mercest*) megállapítani. Ez azt jelenti, hogy míg a Labeónál leírt esetről még vállalkozási szerződésnek tekintették a rabszolgák

¹³ Claude Alzon: Les risques dans la 'locatio-conductio'. *Labeo*, 12. (1966). 333–334.

¹⁴ Molnár Imre: *A locatio conductio a klasszikus kori római jogban*. Szeged, Pólay Elemér Alapítvány, 2013. 154.

¹⁵ Robert Röhle: Das Problem der Gefahrtragung im Bereich des römischen Dienst- und Werkverträge, *Studia et Documenta Historiae et Iuris*, 34. (1968). 216.

¹⁶ Wolfgang Ernst: Periculum conductoris. Eine gleichlaufende Gefahrtragungsregel bei den Verträgen der locatio conductio. In Dieter Medicus – Hans-J. Mertens – Knut W. Nörr (szerk.): *Festschrift für Hermann Lange zum 70. Geburtstag am 24. Januar 1992*. Stuttgart–Berlin–Köln, Kohlhammer, 1992. 60–67.

¹⁷ Leticia Vacca: Considerazioni in tema di risoluzione del contratto per impossibilità della prestazione e di ripartizione del rischio nella 'locatio conductio'. In *Iuris vincula. Studi in onore di Mario Talamanca*. VIII. Napoli, Jovene, 2001. 282–285.

fuvarozását, addig Paulusnál a hajón tartózkodók száma volt a lényeges, ami inkább a raktér egy részének használatára enged következtetni, azaz inkább dologbérletnek minősül. Nem változott a szabály, hiszen a helybérlő, tehát szintén a *conductor* viselte a veszélyt.

A személyszállítás díjával kapcsolatos Ulpianus-döntés is hasonló álláspontot tükröz. Ulp. D. 19,2,19,7 (*libro trigesimo secundo ad edictum*): „*Si quis mulierem vehendam navi conduxisset, deinde in nave infans natus fuisset, probandum est pro infante nihil deberi, cum neque vectura eius magna sit neque his omnibus utatur, quae ad navigantium usum parantur.*”

Ulpianus szerint amennyiben a hajós egy állapotos nő szállítására vállalkozik, aki a hajóút során megszüli gyermekét, a gyermek után nem jár a vállalkozónak *vectura*. Ezt Ulpianus azzal magyarázta, hogy a szállítási költségek a megszületett gyermek vonatkozásában nem olyan jelentősek, mint a hajón tartózkodó, annak eszközeit használó többi utas esetében.¹⁸ Tehát itt a vállalkozási díj elmaradásának a kockázatát a vállalkozó viselte. Mayer-Maly nem tartja értelmezhetőnek a csecsemő után járó *vectura* elengedésével kapcsolatos Ulpianus-döntést.¹⁹ Röhle szerint a kérdés az, hogy a vállalkozói díj (*Fahrgeld*) az újszülött után jár-e, avagy nem. Ulpianus válasza egyértelműen nemleges. Ulpianus döntése Röhle véleménye szerint Paulus álláspontján nyugszik, vagyis itt az a jogkérdés, hogy az utazás megkezdésének időpontjában járt-e a szállítási díj. Mivel a gyerek ekkor még nem született meg, azt követelni az utastól később már nem lehet.²⁰ Molnár szerint Ulpianus itt egy olyan extrém helyzetet elemzett, amelynek előfordulása nagyon ritka volt a gyakorlatban, ezért nem is kellett szabályozni. Ennek következtében Molnár az esetet nem is vonja a bérveszélyviselés körében vizsgálandó kérdések közé.²¹

Véleményem szerint a forráshely egyértelműen vállalkozási szerződés. Ulpianus itt a fuvardíj fizetésének elmaradására okot adó körülményt tárgyal, a szülés miatti felmerülő – általában egyébként alacsony – költségeket áthárítva a vállalkozóra.

Ugyancsak Ulpianus véleményét ismerteti az alábbi, a fuvardíj fizetésének kérdését tárgyaló forrásszöveg. Ulp. D. 19, 2, 15, 6 (*libro trigesimo secundo ad edictum*): „*Item cum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat, repeteretur, rescriptum est ab Antonio Augusto non immerito procuratorem Caesaris ab eo vecturam repetere, cum munere vehendi functus non sit; quod in omnibus personis similiter observandum est.*”

¹⁸ Jean Rougé: *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*. Paris, SEVPEN, 1966. 366; Gaurier (2004): i. m. 72.

¹⁹ Theo Mayer-Maly: *Locatio conductio: eine Untersuchung zum klassischen römischen Recht*. Wien–München, Herold, 1956. 186.

²⁰ Röhle (1968): i. m. 217.

²¹ Molnár (2013): i. m. 155.

Sajátos, a többi forrással nem egyező megoldást tár elénk Ulpianus arra a helyzetre vonatkozóan, amikor a hajó elsüllyed, és a fuvardíjat már előzőleg kifizették. Ebben az esetben a *vectura* visszakövetelhető, így a nemteljesítés kockázatát a vállalkozóra hárították.²² Kaser az erőhatalom kockázatának az ismert szabályoktól eltérő módon a *conductor*ra való áthárítását azzal magyarázza, hogy erre a szövegben található Caracalla-döntés miatt került sor.²³ Alzon szerint ebben az ulpianusi döntésben – csakúgy mint Labeo döntésében (D.14,2,10 pr.) – a jogtudósoknak a hajósokkal szembeni ellenszenve nyilvánult meg, ezért döntöttek úgy, hogy a megrendelő mentesül a fuvardíj megfizetésének kötelezettsége alól.²⁴ Ezt a megoldást Molnár is a császári döntés egy kivételes esetre vonatkozó következményének tekinti, megjegyezve, hogy a szöveg valószínűleg interpoláltak is tekinthető.²⁵ Röhle azon nézetének ad hangot, hogy a hajós a szóban forgó fuvar nem teljesítette, ezért fuvardíjra sem tarthat igényt. Caracalla fenti döntése pedig a magánjog szabályainak engedett érvényesülést, amelynek elvei a *fiscus* jogviszonyaiban (szemben az *aerarium*éival) a késő császárkorig alkalmazottak voltak.²⁶ Wubbe azzal magyarázza ezt a megoldást, hogy míg a házat építő vállalkozó a megrendelő veszélykörében végzi a munkáját, addig a tengeri fuvarozásnál a tevékenység teljesen a fuvarozó érdekkörében történik.²⁷ Ernst szerint a *periculum locatoris* elv azért alkalmazható a megrendelőkre, mert ők a dolog tulajdonosai, így a *locatio*ba adott dolog őket illeti meg. Tekintettel arra, hogy itt a fuvardíjat előre átadták, mintegy átment a *conductor* tulajdonába, s mivel nem teljesített, tőle visszakövetelhető.²⁸ Jakab szerint, ha a *nauta* és a *procurator Caesaris* között hajóbérleti szerződés létrejöttét fogadjuk el, akkor a veszélyviselési szabályokkal teljes összhangban áll a döntés. Ilyenkor ugyanis a *casum sentit dominus* elv alapján a hajótulajdonos viseli a hajótörés kockázatát. Jakab véleményét a görög–római papiruszokban fennmaradt szerződési gyakorlatra és különösen egy pompeii táblánál (TPSulp.13) előforduló hasonlóságra alapozza.²⁹ Vacca szerint a *vectura*-visszafizetési kötelezettség mögött a *cum munere vehendi functus non sit*, vagyis az áll, hogy a vállalkozó a kötelezettségét nem teljesítette.³⁰

²² Gaurier (2004): i. m. 72.

²³ Kaser (1957): i. m. 193.

²⁴ Alzon (1966): i. m. 334.

²⁵ Molnár (2013): i. m. 158.

²⁶ Röhle (1968): i. m. 217–218.

²⁷ Felix Wubbe: Labeo zur Gefahrtragung im Bauvertrag. In Pascal Pichonnaz (szerk.): *Ius vigilantibus scriptum. Ausgewählte Schriften*. Freiburg, Schulthess, 2003. 144.

²⁸ Ernst (1992): i. m. 67–68.

²⁹ Jakab Éva: Vectura pro mutua: Überlegungen zu TP13 und Ulp. D.19.2.15.6. *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Romanistische Abteilung*, 117. (2000), 1. 259–273.

³⁰ Vacca (2001): i. m. 284–285.

A magam részéről szintén kivételes császári döntést látok a megoldás mögött, amelyet maga a császár is az eredménykötelem teljesítésének elmaradásával indokolt.

Veszélyviselés a szárazföldi fuvarozási szerződésnél a római jogban

A fentiekben láttuk, hogy több ókori jogtudós álláspontja is fennmaradt a klasszikus római jog forrásaiban a tengeri fuvarozási szerződésnél előforduló veszélyviselés körében. Sajnos a szárazföldi fuvarozással kapcsolatos kazuisztika már nem ennyire gazdag, hiszen csak az alábbi egyetlen gaiusi véleményre támaszkodhatunk. Gai. D.19,2,25,7 (*libro decimo ad edictum provinciale*):

„Qui columnam transportandam conduxit, si ea, dum tollitur aut portatur aut reponitur, fracta sit, ita id periculum praestat, si qua ipsius eorumque, quorum opera uteretur, culpa acciderit; culpa autem abest, si omnia facta sunt, quae diligentissimus quisque observaturus fuisset. Idem scilicet intellegemus et si dolia vel tignum transportandum aliquis conduxerit; idemque etiam ad caeteras res transferri potest.”

Valaki oszlopszállításra vállalkozott, de az oszlop a helyéről való elmozdítás, a szállítás vagy a lerakás alkalmával eltört. A vállalkozó ezért a veszélyért akkor felel, ha őt vagy azokat, akiknek a munkáját igénybe vette, valamilyen gondatlanság terheli. Nem forog fenn gondatlanság, ha mindent megtettek, amire egy rendkívül gondos személy ügyelt volna. Ugyanezt a megítélést követjük akkor, ha valaki hordók vagy gerendák szállítására vállalkozott, és más hasonló tényállásokra is ez az elbírálás alkalmazható. Az oszlopszállító vállalkozó felelősségét Gaius akkor látja megállapíthatónak, ha a kárt ő maga vagy az általa alkalmazott munkások vétkeessége okozta. Feltehetően ebben az esetben is szabad bér munkások voltak az oszlopszállító vállalkozó teljesítési segédjei, amire az „eorumque quorum opera uteretur” fordulat is utalni látszik. A szöveg első fele, a *qui columnam periculum praestat* rész azonban feltehetőleg Gaiustól származik, de ezt a részt a veszélyviselés keretében kívánjuk részletesebben értékelni. Knütel kiáll a szöveg eredetisége mellett, és Gaius példaválasztására is felhívja a figyelmet. A szerző a szárazföldi fuvarozás körébe sorolja az esetet (*Landtransport*), és az oszlopot nagyon értékes dolognak tartva a különös gondosságot igénylő szállításra helyezi a hangsúlyt. Knütel szerint az itt leírt *culpa* felelősség olyan nagy mértékű, hogy már az alsó balesethez közelít. A *diligentissimus quisque* a teljesítési segédekre is vonatkozik, nem csak a fuvarozóra. A német romanista ezt követően a *receptum* felelősséghez hasonlítja az említett helyzetet, mivel a *receptum*-nál a hajós az *exceptio Labeonian*-ban megfogalmazott tényállással szabadulhat a felelősség alól, itt

pedig a vállalkozó segédjei gondosságának bizonyításával mentesül a felelősség alól.³¹ Molnár felfogása szerint a szöveg eredetileg így szólt: „*Qui columnam transportandam conduxit, si ea, dum tollitur aut portatur aut reponitur fracta sit, periculum praestat.*” Molnár azt állítja, hogy ebben az esetben a szállító vétkességét nem lehet megállapítani, csak a kárt, ezért a probléma szerinte a veszélyviselés körébe tartozik.³² Zimmermann a jogesetben a másért való felelősség tipikus példáját látja, amely összhangban áll a vállalkozót terhelő objektív *custodia* felelősséggel. A vállalkozó ugyanis nemcsak saját *culpá*jáért felel, hanem akkor is, ha ő maga vértlen volt, de segédjei *culpát* követtek el, ami Zimmermann szerint a vállalkozó szempontjából *casus minornak* tekinthető.³³ Bár Földi tudományos szempontból értékesnek találja, mégsem fogadja el Zimmermann érvelését. Szerinte az *acciderit* szót követő rész interpolált, és a szöveg ilyen állapota mellett az eredeti gaiusi mondanivaló feltárása kockázatos. Álláspontja alapján abból célszerű kiindulni, hogy a klasszikus jogban a vállalkozó objektív *custodia* felelősséggel tartozott. Ez a *casus minort* is magában foglaló helytállás véleménye szerint kiterjedt a teljesítési segédek vétlensége mellett bekövetkező károkra is. Így a vállalkozó helytállási kötelezettségét lehet veszélyviselésnek nevezni, ahogy Kunkel és Molnár teszi, ami a teljesítési segédek saját veszélyre történő alkalmazását jelenti. A szövegben a *culpára* és a *diligentiára* való utalások szerinte interpolációk, amelyek a felelősség formailag szubjektív alapra helyezését szolgálják.³⁴

Véleményem szerint a gaiusi szövegben a másért való felelősség és a veszélyviselés kérdése egyaránt benne van. Nyilvánvaló, hogy ha ellopták, vagy kárt okoztak volna az oszlop állagában, akár harmadik személyek, akár a saját segédjei, akkor *custodia* kötelezettség alapján a vállalkozónak helyt kellett volna állnia. Gaius az általa leírt esetben nem ezt a kérdést vetette fel. A vállalkozó *custodia* kötelezettsége mellett az oszlop eltörhetett a nem szakszerű szállítás (*culpa*) és az anyag belső hibája miatt is. Azt megállapítani, hogy melyik esetről van szó, nagyon nehéz, bizonyítása szinte lehetetlen. Ezért Gaius megfordítja a bizonyítási terhet, s ha kellő gondossággal történt a munkások kiválasztása, akkor a belső anyaghiba marad törési okként, amelynek veszélyét a jogtudós praktikus okokból a megrendelőre hárította, nem pedig a vállalkozóra. Ha a vállalkozó viselte volna az oszlopszállítás (illetve ehhez hasonlóan a hordók és gerendák) kényes műveletéből fakadó törés, pusztulás veszélyét, még olyankor is, amikor a legnagyobb gonddal járt el a tevékenysége során, akkor a fuvardíj eleste miatti gazdasági

³¹ Rolf Knütel: Die Haftung für Hilfspersonen im römischen Recht. *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Romanistische Abteilung*, 100. (1983), 1. 419–423.

³² Molnár (2013): i. m. 158.

³³ Reinhardt Zimmermann: *The law of obligations. Roman foundation of the civilian tradition*. Cape Town – Wotton – Johannesburg, Juta & Co., 1990. 399–401.

³⁴ Földi András: Másért való felelősség a locatio conductionál. *Jogtudományi Közlöny*, 56. (2001), 1. 34.

kockázatot senki sem vállalta volna, hiszen a jelentős ráfordítást igénylő gondos munkája díjazás nélkül maradt volna. Tehát a problémát véleményem szerint nem a felelősség területén, hanem a veszélytelepítés gyakorlati kérdéskörében kívánta megoldani a római jogtudomány.

A fuvarozással kapcsolatos római jogtudósi álláspontok összegzéseként elmondható, hogy a fuvarozó (*conductor operis*) viseli a veszélyt: ha a hajóra befogadott áru elvész, vagy a hajó elsüllyed, illetve abban a kivételes esetben, amikor a rabszolganő gyereket szült az út során. Ezzel szemben a megrendelő (*locator operis*) viseli a veszélyt, ha az árut szállító hajót kalóztámadás éri, vagy vihar miatti hajótörés következtében a szállítmány megsemmisül, valamint akkor is, ha a hajón szállított rabszolga meghalt. A fentiek alapján megállapítható, hogy a szerződésspecifikus egyedi eseteket leszámítva a fuvarozás eredménykötelem jellege dominált a római jogban, ami a megrendelő által megkívánt helyre való áru és személyek eljuttatásának elmaradása esetén a fuvardíjfizetési kötelezettség megszűnésével járt. Ezért is került sor az új Ptk.-ban a küldemény elvesztése, megsemmisülése miatti fuvarozói helytállási kötelezettségnek a törvénykönyv *Fuvardíj* címet viselő 6:266 §-a keretében történő szabályozására.

Irodalomjegyzék

- Alzon, Claude: Les risques dans la 'locatio-conductio'. *Labeo*, 12. (1966). 311–337.
- Betti, Emilio: „Periculum”. Problema del rischio contrattuale in diritto romano classico e giustiniano. In: *Studi in onore di Pietro De Francisci. I*. Milano, Giuffrè, 1956. 133–197.
- Ernst, Wolfgang: Periculum conductoris. Eine gleichlaufende Gefahrtragsregel bei den Verträgen der locatio conductio. In Dieter Medicus – Hans-J. Mertens – Knut Wolfgang Nörr (szerk.): *Festschrift für Hermann Lange zum 70. Geburtstag am 24. Januar 1992*. Stuttgart–Berlin–Köln, Kohlhammer, 1992. 59–97.
- Forster, Wolfgang – Christiane Birr: §§ 631–651. Werkvertrag. In Mathias Schmoeckel – Joachim Rückert – Reinhard Zimmermann (szerk.): *Historisch-kritischer Kommentar zum BGB III/1*. Tübingen, Mohr Siebeck, 2013. 1352–1440.
- Földi András: *Kereskedelmi jogintézmények a római jogban*. Budapest, Akadémiai, 1997.
- Földi András: Másért való felelősség a locatio conductionál. *Jogtudományi Közlöny*, 56. (2001), 1. 19–35.
- Fuglinszky Ádám – Tőkey Balázs: *Szerződési jog. Különös rész*. Budapest, ELTE Eötvös, 2018.
- Gaurier, Dominique: *Le droit maritime romain*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004.
- Haymann, Franz: Textkritische Studien zum römischen Obligationenrecht II. *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Romanistische Abteilung*, 41. (1920), 44–185. Online: <https://doi.org/10.7767/zrgra.1920.41.1.44>
- Jakab Éva: Vectura pro mutua: Überlegungen zu TP 13 und Ulp. D.19.2.15.6. *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Romanistische Abteilung*, (2000), 117. 244–273. Online: <https://doi.org/10.7767/zrgra.2000.117.1.244>
- Kaser, Max: Periculum locatoris. *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Romanistische Abteilung*, (1957), 155–200. Online: <https://doi.org/10.7767/zrgra.1957.74.1.155>
- Kaser, Max: *Das römische Privatrecht. I*. München, C. H. Beck, 1971.
- Knütel, Rolf: Die Haftung für Hilfspersonen im römischen Recht. *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Romanistische Abteilung*, 100. (1983), 1. 340–443. Online: <https://doi.org/10.7767/zrgra.1983.100.1.340>
- Mayer-Maly, Theo: *Locatio conductio: eine Untersuchung zum klassischen römischen Recht*. Wien–München, Herold, 1956.
- Molnár Imre: *A locatio conductio a klasszikus kori római jogban*. Szeged, Pólay Elemér Alapítvány, 2013.
- Pókecz Kovács Attila: A több személy vagyontát fenyegető közös veszélyhelyzetből keletkező károk megosztásának szabályai a római jogban és az új Ptk.-ban. In Boóc Ádám et al. (szerk.): *70 studia in honorem Ferenc Fábán*. Budapest, KRE ÁJK, 2019. 373–382.
- Rougé, Jean: *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*. Paris, SEVPEN, 1966.
- Röhle, Robert: Das Problem der Gefahrtragung im Bereich des römischen Dienst- und Werkverträge. *Studia et Documenta Historiae et Iuris*, 34. (1968). 183–222.
- Vacca, Leticia: Considerazioni in tema di risoluzione del contratto per impossibilità della prestazione e di ripartizione del rischio nella 'locatio conductio'. In *Iuris vincula. Studi in onore di Mario Talamanca. VIII*. Napoli, Jovene, 2001. 247–296.
- Wubbe, Felix: Labeo zur Gefahrtragung im Bauvertrag. In Pascal Pichonnaz (szerk.): *Ius vigilantibus scriptum. Ausgewählte Schriften*. Freiburg, Schulthess, 2003. 255–271.
- Zimmermann, Reinhardt: *The law of obligations. Roman Foundation of the civilian tradition*. Cape Town – Wetton – Johannesburg, Juta & C.o, 1990.