

IV. ARTYKUŁY RECENZYJNE

JANUSZ SONDEL (Kraków)

Z problematyki rzymskiego prawa morskiego

(Uwagi na marginesie pracy A. J. M. Meyer-Termeer'a, *Die Haftung der Schiffer im griechischen und römischen Recht*, Zutphen 1980, ss. X+290)

Problematyka antycznego prawa morskiego już od dawna cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem romanistów, co zresztą — zwłaszcza w odniesieniu do okresu powojennego — daje się zauważyć i na gruncie polskim¹. Przyczyn tej popularności należy niewątpliwie poszukiwać w fakcie, że handel morski w życiu społeczno-ekonomicznym Rzymu, jak i innych państw śródziemnomorskich odgrywał ogromną rolę². Dzięki temu w basenie Morza Śródziemnego doszło również do wykształcenia szeregu specyficznych instytucji prawnych, a nawet odrębnej gałęzi prawa. Liczne i rozległe kontakty handlowe sprzyjały bowiem wytworzeniu pewnych powszechnie przyjmowanych we wzajemnym obrocie zasad postępowania, których źródłem były lokalne zwyczaje handlowe.

¹ Oprócz recenzji H. Kupiszewskiego z C. H. Brechta, *Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht*, ZSS, t. 81, 1964, s. 454-460, odnotować tu można wiele opracowań, które na ogół dotyczyły jednego z czterech następujących zagadnień: 1) *lex Rhodia de iactu*, 2) *actio oneris averse*, 3) przewozu morskiego, oraz 4) pożyczki morskiej. O pracach ad 1-3) będzie mowa niżej (uw. 4-5, 7, 10 i 13), natomiast w odniesieniu do pożyczki morskiej należy wymienić: H. Kupiszewskiego, *Sul prestito marittimo nel diritto romano classico: profili sostanziali e processuali*, Index, t. 3, 1972, s. 368-381; W. Litewskiego, *Römisches Seedarlehen*, Iura, t. 24, 1973, cz. 1, s. 112-183, oraz niedrukowaną rozprawę doktorską J. Dmowskiego, a także recenzję tego autora z pracy A. Biscardiiego, *Actio pecuniae traiectionis. Contributo alla dottrina delle clausole penali* (CPH, t. 28, 1976, z. 2, s. 309-310). Wydaje się, że taka zbieżność tematów jak właśnie w dziedzinie prawa morskiego nie występuje w żadnym innym dziale prawa rzymskiego.

² Charakterystyczna jest tutaj wypowiedź Ulpiana w D. 14, 1, 1, 20: — *quia ad sumam rem publicam navium exercicio pertinet*.

Stąd też dla poznania dróg kształtowania się instytucji prawa morskiego jednego tylko państwa, konieczne staje się poznanie stosunków ekonomicznych i politycznych innych państw i to przynajmniej w ciągu kilku wieków. Niejednokrotnie jednak podobieństwa w zakresie prawnego uregulowania poszczególnych kwestii, chociaż często jedynie zewnętrzne, prowadziły do zbyt pochopnych wniosków o oddziaływaniu jednych systemów prawnych na inne, przy czym luki w materiale źródłowym oraz enigmatyczność przekazów stwarzały dogodną podstawę do tworzenia najróżniejszych teorii. Tę ostatnią uwagę odnieść można między innymi do problemu, który już od dłuższego czasu stanowił przedmiot sporów, a mianowicie czy znana Digestom justyniańskim instytucja zrzutu morskiego jest rdzennie rzymska, czy też została ona przejęta z innego systemu, w szczególności z prawa rodyjskiego, jak na to zdaje się wskazywać nazwa dotyczącej jej ustawy. Próba oparcia bowiem obowiązku odszkodowawczego jako konsekwencji zrzutu morskiego na prawie rodyjskim nie jest w doktrynie romanistycznej kwestią bynajmniej tak bezsporną, jak wynikałoby to ze słów Paulusa przytoczonych w D. 14, 2, 1³, przy czym rozbieżność poglądów na ten temat wystąpiła również w romanistyce polskiej. W szczególności więc Wacław Osuchowski, który zapoczątkował badania z tej dziedziny artykułem opublikowanym w roku 1950 w języku włoskim⁴ oraz w roku 1951 w języku polskim⁵, stwierdził, iż nie da się utrzymać teza o unormowaniu zagadnienia zrzutu morskiego w prawie rzymskim za pomocą przepisów prawa rodyjskiego. Odnośna regulacja prawna bowiem, zdaniem tego Autora, była swoistym tworem rzymskich jurystów, a nie wynikiem recepcji⁶.

Całkowicie odmienne stanowisko zajął natomiast Stanisław Płodzień, który w monografii⁷ poświęconej *lex Rhodia de iactu* rozpatrywał ten problem nie tylko z punktu widzenia ewentualnej recepcji zasad morskiego prawa rodyjskiego przez Rzymian, ale starał się również wyjaśnić wszystkie kwestie związane z rozdziałem szkód powstałych na skutek awaryjnego wyrzucenia do morza części przewożonego na statku ładunku. Odcinając się od poglądów o istotnych zmianach wprowadzonych przez kompilatorów justyniańskich w treści fragmentów przekazanych w D. 14, 2, Płodzień — dokonawszy analizy tego zagadnienia na szerszym tle stosunków ekonomicznych i politycznych państw śródziemno-

³ D. 14, 2, 1: *Paulus libro secundo sententiarum. Lege Rhodia cavetur, ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciantur quod pro omnibus datum est.*

⁴ W. Osuchowski, *Appunti sul problema del „iactus” in diritto romano*, Iura, t. 1, 1950, s. 291 - 299.

⁵ W. Osuchowski, *Ze studiów nad rzymskim prawem morskim. Uwagi nad zagadnieniem zrzutu morskiego w prawie rzymskim*, CPH, t. 3, 1951, s. 41-52.

⁶ Ibidem, s. 52.

⁷ S. Płodzień, *Lex Rhodia de iactu. Studium historyczno-prawne z zakresu rzymskiego prawa handlowo-morskiego*, Lublin 1961.

morskich, a przede wszystkim wyspy Rodos, której mieszkańcy wytworzyli szereg zwyczajów handlowych, przekształconych następnie w ogólne respektowane zasady prawa morskiego — doszedł do wniosku, że jedną z takich zasad recypowała również jurysprudence rzymska. Nie nadała ona jej jednak formy odrębnej i samodzielnej instytucji, lecz zastosowała ją do konstrukcji prawnej najmu jako regulującą jeden z jego przypadków⁸.

Pogląd Płodzienia przemawia do przekonania, co jednakże nie oznacza, że zawsze w dziedzinie prawa morskiego należy przyjmować domniemanie wzajemnego oddziaływania na siebie systemów prawnych różnych państw. Taka generalizacja wniosków Autora byłaby bowiem nieuzasadniona już chociażby w odniesieniu do innego poruszonego przez niego jedynie marginesowo problemu⁹, a mianowicie wzajemnych związków pomiędzy rzymskim *receptum nautarum* oraz występującymi w papiirusach klauzulami gwarancyjnymi, w których określano zakres odpowiedzialności przewoźnika za przypadki zaistniałe w czasie transportu.

Zagadnienie to, podobnie jak wyżej poruszona kwestia, niejednokrotnie wzbudzało ostre polemiki. Ostatnio zajął się nim w swojej rozprawie doktorskiej A.J.W. Meyer-Termeer, który po przeprowadzeniu analizy licznych papiirusów i źródeł rzymskich dał wyraz przekonaniu, że dopatrywanie się jakiegokolwiek wzajemnego wpływu w zakresie unormowania tej odpowiedzialności we wspomnianym *receptum* i na gruncie papiirusów, a zwłaszcza w *ναυλωτικαὶ συγγραφαί*, jest błędne.

Stanowisko takie nie odbiega od szeregu wcześniejszych teorii, niemniej Meyer-Termeer starał się je podbudować własnymi argumentami. W tym celu po ogólnej charakterystyce *ναυλωτικαὶ συγγραφαί* (Rozdział I: „Die gräko-ägyptischen *ναυλωτικαὶ συγγραφαί*”, s. 3 - 146), oraz rzymskich umów o przewóz statkiem (Rozdział II: „Die Schiffahrtsverträge und das *receptum nautarum* Rech im römischen”, s. 147 - 224), zestawiał je ze sobą, stwierdzając istnienie między nimi wielu istotnych różnic (Rozdział III: „Das Verhältnis zwischen der Regelung der Haftung des Schiffers im gräko-ägyptischen Recht und derjenigen im römischen Recht”, s. 225 - 230).

Rozważania swoje rozpoczął Autor od zwrócenia uwagi na ogromne

⁸ Luźne uwagi na ten temat porozrzucane po różnych traktatach zostały zebrane dopiero przez kompilatorów i ułożone w jedną całość w postaci tytułu D.14,2; zob. S. Płodzień, *Lex Rhodia*, s. 58. Stosownie Autor ten podkreśla, że prawnicy rzymscy w wyraźny sposób odróżniali przypadki wielkiej awarii w żegludze morskiej od takich zdarzeń jak przypadkowe uszkodzenie całego statku lub jego sprzętów, rabunek dokonany przez korsarzy, przypadkowa śmierć niewolników, szkody powstałe z rozbicia statku, czyli od awarii szczególnej. Ponieważ po działy ten nie był znany innym systemom starożytnym, przyjęć trzeba, że wypracowanie zasad, na których opiera się współczesne uregulowanie tej kwestii było właśnie zasługą Rzymian — zob. s. 115.

⁹ S. Płodzień, *Lex Rhodia*, s. 121, uw. 22.

znaczenie transportu wodnego w gospodarce dawnego Egiptu i to zarówno jeżeli chodzi o żeglugę po Nilu i innych wewnętrznych arteriach wodnych, jak też i w handlu zamorskim, który już za Ptolemeusza stanowił ważne źródło zysków dla Egipcjan, bogacących się na eksporcie zboża, papirusu i tekstylii, a importujących znaczne ilości wina i oliwy. Jest rzeczą zrozumiałą, że ten transport wobec ówczesnych możliwości technicznych, a w przypadku handlu morskiego także i plagi piractwa, stwarzał szereg problemów prawnych przede wszystkim odszkodowawczej natury w przypadku, gdy powierzony przewoźnikowi towar nie dotarł do miejsca przeznaczenia. Odpowiedzialność przewoźnika była tu nieco zróżnicowana (pomijając późniejszy system liturgii), w zależności od tego, czy wysyłającym było państwo czy osoba prywatna. W pierwszym przypadku przewoźnik ponosił bardzo surową odpowiedzialność za bezpieczeństwo towarów, co zresztą wyraźnie oświadczał w klauzuli *ναυλωτικῆς συγγραφῆς*, niekiedy umacniając to zobowiązanie przysięgą, a od czasu Antonina Piusa — również i poręką. Podobnie, jak dowodzą źródła, zobowiązywał się też wobec osób prywatnych, przy czym kwestię, czy odpowiadał za powierzony mu ładunek również wówczas, gdy w umowie nie występowała żadna klauzula gwarancyjna, Autor rozstrzyga twierdząco, przyjmując, że owa nieograniczona odpowiedzialność przewoźnika miała charakter obiektywny. Ze względu jednak na luki w źródłach trudno powiedzieć, kiedy tego rodzaju obowiązek gwarancji został wprowadzony.

W drugim rozdziale z kolei Meyer-Termeer wskazał na fakt, że w starożytnym Rzymie transport morski rozwinął się dopiero w ostatnich dwóch wiekach przed Chr., co łączyło się niewątpliwie z koniecznością przewozu zboża oraz ze zmianą trybu życia obywateli w wyniku wpływów hellenistycznych (import artykułów luksusu). Stroną w umowie o przewóz mogły być zarówno osoby prywatne jak i państwo, jednakże obowiązki przewoźników wobec państwa, początkowo wynikające z umowy, z biegiem czasu traciły charakter dobrowolnego zobowiązania, tak że w Kodeksie Teodozjańskim o transporcie *annony* mówi się już jako o *navicularium munus*, co wyłącza ten problem z zakresu zainteresowania Autora. Umowa o przewóz natomiast mogła się przejawiać w praktyce jako *locatio-conductio operis* lub jako *locatio-conductio rei* (najem statku lub jego części)¹⁰. Aby jednakże zagwarantować w pełni bezpieczeństwo powierzonego przewoźnikowi ładunku, wysyłający musiał zawrzeć z nim odrębną umowę — *receptum nautarum*. Zdaniem Autora miała ona charakter *accidentale negotii*, a przyczyn jej wprowadzenia na-

¹⁰ Dodać tutaj należy, że juryści rzymscy w pewnych przypadkach bezpłatny przewóz cudzych rzeczy traktowali jako depozyt — por. D. 4, 9, 3, 1 i D. 4, 9, 6. Zob. na ten temat J. Falenciak, *Rodzaje umów o przewóz statkiem*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Wrocławskiego Nr 6, Seria A, Prawo 2, 1956, s. 55 - 98.

leży szukać w fakcie, że przewoźnik nie ponosił odpowiedzialności za siłę wyższą.

Pogląd ten budzi jednakże pewne zastrzeżenia. Wydaje się bowiem, że właśnie w dawnym Rzymie kontraktowa odpowiedzialność z umowy o przewóz obejmowała w swoich początkach także przypadki zaliczane do zdarzeń siły wyższej. Tylko bowiem przy tym założeniu zrozumieć można warunek żeglarzy, którzy — jak podaje Livius 23, 48, 10 - 12 i 23, 49, 1 — w czasie wojny z Kartaginą uzależnili przewóz dostaw do wojska od przejścia przez skarb państwa ryzyka strat spowodowanych podczas transportu przez burze morskie i nieprzyjacielską flotę. Tego rodzaju klauzule byłyby zbędne, gdyby takie ryzyko nie obciążało przewoźników.

Zgodzić się natomiast należy z Meyer-Termeerem, że za czasów Ulpiana, jak wynika z D. 47, 5, 1, 4, *receptum nautarum* posiadało swój pierwotny charakter konsensualnej umowy gwarancyjnej i że zachowało go aż do prawa justyniańskiego. Żaden tekst bowiem nie dostarcza podstaw do przyjęcia, że w tym okresie zaszły tutaj jakieś zmiany.

Trzeci rozdział pracy wreszcie stanowi uzasadnienie podstawowej tezy Autora. Dokonawszy zestawienia obu omawianych instytucji doszedł on ostatecznie do wniosku, że „zwischen der Haftung des Schiffers, wie diese in der Klausel in den erhaltenen gräko-ägyptischen ναυλωτικαὶ συγγραφαὶ zum Ausdruck kommt, und der Haftung, die der Schiffer im römischen Recht auf sich nahm, indem er neben dem Frachtvertrag (*locatio-conductio*) ein *receptum nautarum* schloss, kein Zusammenhang bestanden hat”. Dowodzi tego jego zdaniem fakt, że w ναυλωτικαὶ συγγραφαὶ przewoźnik już w połowie I wieku przed Chr. ponosił nieograniczoną odpowiedzialność, podczas gdy nie wiadomo, czy rzymskie *receptum nautarum* w tym okresie już istniało. Nie mogło więc ono wywrzeć wpływu na prawo grecko-egipskie, tym bardziej że również i później, już za panowania rzymskiego, żadnego jego oddziaływania w tym zakresie stwierdzić się nie da. Z drugiej strony natomiast trudno przyjąć, aby uregulowanie odpowiedzialności w lokalnym prawie kraju zależnego od Rzymian zostało przez nich recypowane. Przemawiają za tym też i inne okoliczności, świadczące o występujących tu różnicach, a mianowicie: 1) odpowiedzialność przewoźnika za ładunek w prawie grecko-egipskim wynikała z mocy prawa, 2) dotyczyła tylko transportu towarów, 3) jako wysyłający mogło wystąpić państwo jak i osoby prywatne, 4) odnosiła się do transportu, który odbywał się o ile można stwierdzić, po wewnątrzpaństwowych arteriach wodnych; w *receptum nautarum* natomiast taka odpowiedzialność była wynikiem umowy stron, pierwotnie występowała wyłącznie w odniesieniu do transportu morskiego i to zapewne prywatnego, a jej przedmiotem mógł być nie tylko towar, lecz również i bagaże podróżnych.

Argumenty te brzmią dosyć przekonująco, natomiast nieścisły wydaje się inny pogląd Meyer-Termeera, że w prawie grecko-egipskim nie-

ograniczona odpowiedzialność strony zachodziła w dużo większej liczbie przypadków, aniżeli w prawie rzymskim, gdzie poza *receptum nautarum* spotykamy ją jedynie w *receptum cauponum*, *stabulariorum* i *cautio pecuniam publicam salvam fore*¹¹. Zastrzeżenia też może budzić zbyt szeroko ujęty tytuł pracy, sugerujący, że Autor zajmuje się całokształtem zagadnień związanych z odpowiedzialnością przewoźnika i to w prawach poszczególnych państw greckich, co byłoby o tyle uzasadnione, że niektóre z tych praw stały się podstawą zwyczajów kupieckich w starożytności¹². Niezrozumiałe jest też pominięcie tutaj interpretacji D. 19, 2, 31, które w pracy doczekało się jedynie wzmianki. Autor przy tym powtarza pogląd o deliktowym charakterze *actio oneris aversi*, chociaż już Huvelin zauważył, że gdyby tak było w istocie, mogłaby ona zostać wniesiona kumulatywnie ze skargą windykacyjną, a zatem Alfenus nie miałby powodów do jej odrzucenia. Właściwą wykładnię tego źródła dał A. Wiliński w nieodnotowanej przez Autora, chociaż pod względem językowym dostępnej mu pracy pt. *D. 19, 2, 31 und die Haftung des Schiffers im altrömischen Seetransport*¹³.

Pomimo tych krytycznych kilku uwag stwierdzić należy, że dysertacja A.J.M. Meyer-Termeera stanowi dojrzałe studium romanistyczne, a jego niewątpliwą zasługą jest wykazanie, że w dziedzinie prawa morskiego nawet daleko posunięte podobieństwo zewnętrzne między dwiema instytucjami należącymi do różnych systemów prawnych, niekoniecznie musi przesądzać kwestię ewentualnego wpływu jednej z nich na ukształtowanie drugiej. Jak bowiem wynika z wywodów Autora, dwie niemal identycznie ujęte konstrukcje prawne zostały wypracowane całkowicie niezależnie od siebie w dwóch różnych państwach.

¹¹ Por. D. 19, 2, 13, 5; D. 19, 2, 9, 2 i in.

¹² Por. np. w odniesieniu do wyspy Rodos D. 14, 2, 9; Isidorus, Orig. 5, 17 i in.

¹³ *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Sectio G*, Lublin 1910, Ius, vol. VII, Nr 10, s. 353 - 373. Zob. również na ten temat jego *Actio oneris aversi* (*Z zagadnień rzymskiego prawa przewozu morskiego*), Rozprawy prawnicze — Księga pamiątkowa dla uczczenia pracy naukowej Kazimierza Przybyłowskiego, Kraków 1964, s. 451 - 465.