

Christoph Krampe: A római jog a nyílt tengeren – A jók és az igazságosok művészete*

I. BEVEZETÉS

Amikor valaki meghallja a „jog” szót, annak általános értelmére gondol, saját jogaira, kötelezettségeire, egyes esetekben az állam jut eszébe, mint „minden jogok forrása”, minden jogok alapja és eredője. Csak nagyon kevesek nyernek azonban betekintést a jog mélyebb, bonyolultabb, ám sokkal különlegesebb részeibe, a római jog rejtelmeibe, amely rendkívül sok különleges jogterületet foglal magában.

Christoph Krampe, a bochumi Ruhr-Universität professzor emeritusa, mint a római jog egyik kiemelt területének kutatója, rendkívül sokat foglalkozott a polgári jog, az antik jogtörténelem és a római jog egyes alapvető kérdéseivel. Kutatási területei közé tartoznak a klasszikus római jogi intézmények, mint például az egyes keresetek, a tengerjogi szabályozás, valamint a szerződések.

Krampe *A római jog a nyílt tengeren – A jók és igazságosok művészete* (a továbbiakban: *Tengerjog*) című, konkrétan a római jog egyik különleges intézményére, a tengerjogi szabályozásra összpontosító tanulmányát mutatom be, áttekintve és nagyobb egységekre bontva az egész művet, továbbá az egyes részekben felvetett kérdéseket, végül pedig megpróbálom megválaszolni e kérdéseket az alkotás egésze alapján.

II. RÓMAI ÉS GÖRÖG JOG

A szerző tanulmányát elsőként a római és görög jogban egyaránt jelenlévő jog és igazságosság fogalmainak áttekintésével kezdi, e fogalmakat Ulpianus Digestában foglalt véleménye alapján mutatja és vezeti be. Ezt követően tér rá a Celsus által adott fogalomra, mint a görög jogfilozófia által nagymértékben befolyásolt *bonum et aequum* fogalmának levezetésével, megállapítva, hogy e fogalom időtlen és még napjainkban is érvényes.

Krampe ezen általános bemutatást követően tér rá a tengerjog kérdéseinek megalapozására, átvezetve a *bonum et aequum* szárazföldre kiterjedő szabá-

[*] Krampe, Christoph (2012): *Römisches Recht auf hoher See – Die Kunst des Guten und Gerechten*. In: Fragnoli, Iole – Rebenich, Stefan: *Das Vermächtnis der Römer – Römisches Recht und Europa*. Haupt Verlag, Bern. 111–150.

lyát a tengerre vonatkozóan. Itt mindenképp érdemes kiemelni, hogy a római szabályozás alapja a görög jog volt, azon belül is Rodosz városának joga. Rodosz városállamként szoros kapcsolatban állt a rómaiakkal, akik hamarosan átvették a tengerekre vonatkozó jogi szabályozását. A tengerjogi szabályozással kapcsolatban a legfontosabb megállapítás a szerző szerint a II. században élt jogászhoz, Volusius Macianushoz köthető, aki megállapította, hogy bár a szárazföldön a császár, így Antonius Pius uralkodik, a tengert csak a törvények uralják egészen addig, amíg az nem ütközik a császár érdekével.^[1] A szerző itt idézhette volna Ulpianust is, aki szerint a tenger természettől fogva mindenkié – e véleményt osztotta Marcianus és Celsus is.^[2]

III. AZ EGYES SPECIÁLIS JOGINTÉZMÉNYEK

Annak érdekében, hogy a tanulmány olvasója minél pontosabb képet kapjon a rómaiak tengerjogi szabályozásáról, a szerző a tengerre vonatkozó szakirodalomtól eltérően nem a tengerre vonatkozó jogokat, hanem a tengeri kölcsön (*Seedarlehen*) jogintézményét mutatja be egy jogeseten keresztül. Ezt követően rátér a legjelentősebb és legfontosabb szabályozásra, a *lex Rhodia de iactu* bemutatására, amelyet a hajótörésre vonatkozó modern szabályok követnek, végül pedig az ókori és modern tengerjog közötti hasonlóságokra és eltérésekre.

1. A tengeri kölcsön intézménye

A szerző a rómaiak tengerjogi szabályozását tekintve először a tengeri kölcsön intézményével foglalkozik, bemutatva annak görög kialakulását (*dáneion nautikón*), majd rátér a római intézmény jellemzésére.

Elsőként a tengeri veszélyhez kapcsolódóan a Digestában foglaltak alapján mutatja be az intézményt, megállapítva, hogy a hitel ebben az esetben a tengeri fuvarozás finanszírozásának érdekében történik. A többi kölcsönszerződéstől eltérően^[3] itt azonban a hitelező viseli a veszélyt (*Seegefahr*), amelynek eredményeként a hajótörés, illetve a hajó elsüllyedésének esetén a szerződés szerűen eljárat adós nem kötelezhető a kölcsön visszafizetésére. Krampe megállapította, hogy e jogintézménynek a biztosításhoz hasonló funkciója van. A magasabb rizikó miatt azonban a kamatok is magasabbak voltak, Justinianus szabályozását tekintve az éves kamat legfeljebb 12 százalék lehetett.^[4]

[1] Uo. 112.

[2] Csatlós, 2012, 3.

[3] A római jogban és napjainkban is a kölcsönszerződések esetében a kölcsönvevő köteles a dologgal kapcsolatos veszélyt viselni.

[4] Krampe, 2012, 114.

A szerző ezt követően áttekinti az említett jogintézmény középkori és újkori fejlődését, így különösen az északi államokban ismert hajópadló-szerződés (*Bodmereivertrag*) szerepét és felépítését. E szerződés a hajó és rakománya zálogfelelősségét foglalja magában és a tengeri kölcsön kölcsönadójának tengeri veszélyhelyzet-viseléséhez kapcsolódik.^[5]

A szerző annak érdekében, hogy a tengeri kölcsön jogintézményét minél pontosabban és átfogóbban bemutassa, a Digestából emel ki egy jogesetet, amelynek feldolgozása a híres jogtudóshoz, Quintus Cervidius Scaevolához kötődik.^[6] E jogesetben Callimachus kapott egy tengeri kölcsönt Stichustól, Seius rabszolgájától, hogy 200 nap teljesítési határidő mellett árut szállítson Bejrútból Brindisibe. Krampe levezeti, hogy a tengeri kölcsön itt valójában egy *stipulatio*n alapuló kölcsön (*Stipulationsdarlehen*) volt, amely a Brindisiig tartó tengeri kölcsönt foglalja magában 200 napra kiterjedően az említett rakomány elzálogosításának lehetősége mellett.^[7]

Itt nemcsak egy egyszerű tengeri kölcsönszerződés jött létre, amelyet a szerző Scaevola véleményének hangsúlyozásával emel ki, aki szerint a *stipulatio*n alapuló kölcsönszerződés kikényszerítésére lehetőség nyílik a kapcsolódó kereset (*actio ex stipulatu*) megindításával, amely ellen kifogással (*exceptio*) élhet a másik fél.^[8]

A szerző Scaevola véleményéből említi még a szerződés interpretációjával kapcsolatos *aequitas* szerepét, amely a jogesetben leginkább a hajótörés veszélyével való számolást, valamint a határidőben történő teljesítés értelmezését jelenti, ugyanis ha a teljesítés kellő időben történt volna, akkor a hitelező terhére valósult volna meg a szerződés, ám így Callimachus a *stipulatio* alapján kezességet vállalt a teljesítésért.^[9]

2. A *lex Rhodia de iactu mercium* jelentősége

A tengeri kölcsönön túl a szerző szerint a tengerjogi szabályozás legfontosabb jogintézménye a *lex Rhodia de iactu mercium* (a továbbiakban: *lex Rhodia*) volt, amely a Kr. e. 9. században keletkezett, és amely a vállalkozás egyik speciális formájával, a nem ömlesztett áru tengeri fuvarozásával foglalkozott. E jogintézményre azért volt kiemelten szükség, mert a kereskedők arra kényszerültek, hogy egyfajta társas formában biztosítsák kereskedelmi tevékenységük feltételeit.^[10]

A *lex Rhodia* szerint tengeri vihar esetén a hajó könnyítése céljából az abból kidobott áruk tulajdonosainak a hajós speciális felelőssége alapján, kártérítést

[5] Uo.

[6] Az említett jogesetet több jogász, így különösen Lübtow, Schuster és Sigel is feldolgozta.

[7] Krampe, 2012, 115-117.

[8] Uo. 118-119.

[9] Uo. 119-121.

[10] Pázmándi, 2001, 4.

kellene fizetnie, e törvény szerint azonban a kár viselése ilyenkor arányosan történik azok között, akiknek érdekében állt a hajó megmenekülése.^[11]

Krampe nemcsak általánosságban mutatja be a *lex Rhodia* szabályozását, hanem foglalkozik a bérlet (*locatio conductio*) tengerjogi klauzulával bővített változatával is, amellyel kapcsolatban megállapítja, hogy ez a speciális bérlet-típus magában foglalhatja a tengerjogban a rakomány szállítási szerződését is, sőt a *locatio conductio* speciális formáját alkalmazták itt a rómaiak.^[12]

A tengeri hajózásnál az áru tulajdonosai a hajó tulajdonosával vagy a fuvarozóval a *locatio conductio operis* formájában szerződtek, így a rakományok kidobása esetén *actio locatival* fordulhattak megfelelő kártérítésért a hajós vagy a fuvarozó ellen.^[13] Annak érdekében, hogy a hajós vagy fuvarozó, mint jogosult ne kerüljön teljesen kiszolgáltatott helyzetbe, visszatartási joggal rendelkezett a megmenekült áruk tekintetében a kárigények megfelelő rendezéséig.^[14]

A *lex Rhodia* jogászok általi interpretációjával is foglalkozott. Az első és leginkább elfogadott értelmezés szerint a *lex Rhodia* a hajókárokkal kapcsolatban a hajó mentésére, kikötőbe juttatását, valamint a kalózoknak kifizetett váltságdíjat is magában foglalta. A szerző itt összehasonlította Calisstratus és Sabinus ellentétes véleményét,^[15] álláspontom szerint e rész tekintetében Krampe túlzottan is részletesen foglalkozott e két jogtudós gondolataival, elveszett a részletekben a töredék túlzott mértékű rekonstruálása miatt.

Célszerű kiemelni ugyancsak a tengeri kereskedelemre vonatkozó *aequitas* intézményét, amelyet a szerző Paulus nyomán vizsgál és juttat el a *lex Rhodia* leginkább jelentős értelmezéséhez, a kármegosztáshoz. Ebben az esetben a hajós *custodia* felelősséggel tartozik, azaz a *vis maior*ért, mint például tengeri vihar vagy kalózok támadása esetén az áru és a hajó vagy ezek egy részének megsemmisülése esetén nem felel. Abban az esetben ha csak a rakomány egy részének tengerbe dobására kerül sor vagy a váltságdíjat a kalózoknak megfizették, akkor az elveszett áruk tulajdonosai egy speciális kereset, az *actio locati* segítségével követelheti a hajóssal szemben a károk megtérítését, amellyel szemben a hajós visszeresettel, az *actio conducti* használatával követelheti a megmenekült áruk tulajdonosaitól a károk arányos viselését.^[16]

3. A hajótörés problematikája – a közös hajókár

A *lex Rhodia* bemutatását követően Krampe rátér a hajótörés és az abból eredő károk, a közös hajókár (*Havarie-grosse*) problematikájára, amely bár már önálló

[11] Földi - Hamza, 1996, 422.

[12] Krampe, 2012, 121-122.

[13] Pókecz, 2006, 4.

[14] Krampe, 2012, 123-125.

[15] Uo. 125-128.

[16] <http://jog.unideb.hu/documents/tanszekek/jogtorteneti/romai-jogi-anyagok/2012/romaijog2-18-print.pdf> 4., a *lex Rhodia de iactu mercium* (2).

jogintézménnyé fejlődött, mégis a *lex Rhodia* iránymutatásán alapul és napjainkban is rendkívül fontos szerepet játszik, nemcsak a tengeri hajózásban, hanem a belső folyami szállítás jogában is.^[17]

Krampe szerint a szabályozás kiindulópontja az, hogy a Rhodia-elv alapján a károsultak veszélyközösséget alkotnak, közösen viselik a károkat. Ilyen esetben a kárt arányosan kell megosztani a hajó és a rakomány között a fuvarozott áruk és a hajó értéke arányában. A jelenleg hatályos jogszabályok alapján a hozzájárulás mértéke azonban már eltér a római jogban foglaltaktól, amelynek eredményeként az igények egy különleges felosztási eljárásban érvényesíthetők.^[18] A szerző annak érdekében, hogy minél pontosabban bemutassa a jogintézményt, áttekinti a német, a francia, a svájci szabályozást, azt követően pedig a Rajnára vonatkozó szabályokat és a hozzá szorosán kapcsolódó Yorki-Antwerpeni Szabályokat is mutatja.

A szerző elsőként a legbővebb és a római jog által leginkább befolyásolt Németország tengerjogi szabályozásával foglalkozik, felhasználva a Kereskedelmi Törvénykönyvet (*Handelsgesetzbuch*, a továbbiakban: *HGB*) és a Belső Hajózást Szabályozó Törvényt (*Binnenschiffahrtsgesetz*, a továbbiakban: *BinSchG*). A német jogszabályi hátteret vizsgálva mindenképp érdemes kiemelni, hogy a két jogszabály a pandektisztika fénykorában keletkezett és a többszöri módosítások ellenére még a mai napig hatályosak. A *HGB* szerint minden olyan kár hajótörési kárnak számít, ami a hajónak, a rakománynak vagy mindkettőnek megmentése céljából a kapitány parancsára okoznak, azonban itt feltétel, hogy ezeket a károkat a hajónak, a rakománynak vagy mindkettőnek a tényleges megmentése céljából kell okozni. Ilyen esetekben általános kártérítés jár, azaz a létrejött veszélyközösség alapján viselik a károsultak a kárt.^[19] A *BinSchG* is tartalmaz erre vonatkozóan szabályozást, amelynek alapján a hajó, a rakomány vagy mindkettő megmentése érdekében veszélyközösség jön létre általános kártérítéssel.^[20]

A francia szabályozás alapján a területen a német szabályozáshoz hasonlóan a Kereskedelmi Törvénykönyv (*Code de commerce*) foglalja össze, amelyhez a Tengeri hajózásról szóló rendelet (*Loi relative aux événements de mer*) kapcsolódik.^[21]

Bár Svájc nem rendelkezik tengerrel, mégis született 1953-ban egy olyan jogszabály, amely a tavakon való hajózást szabályozza (*Seeschiffahrtsgesetz*). E

[17] Krampe, 2012, 130.

[18] Uo.

[19] *Handelsgesetzbuch* in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2751) geändert worden ist, § 700, § 703, § 706.

[20] *Binnenschiffahrtsgesetz* in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist § 78.

[21] Krampe, 2012, 132-133.

törvényben – a német és a francia szabályozáshoz hasonlóan – a hajótörés belső vízjogi problematikájával foglalkozott Krampe. A jogszabályban foglaltak alapján a hajós és a rakomány tulajdonosai közösen viselik a veszélyt – e szabályt a jogalkotó kiterjesztette a Rajnán való hajózásra, valamint azokra a tengerjogi egyezmények által szabályozott tengerekre, folyóvizekre, tavakra, amelyekhez Svájc csatlakozott.^[22]

Krampe nemcsak a nemzeti szabályozással foglalkozott, hanem áttekintette a vonatkozó nemzetközi egyezményeket, így a Yorki-Antwerpeni Szabályokat és a Rajna Szabályokat is. Előbbi 1874-ben keletkezett és legnagyobb hátránya, hogy nem került implementálásra, csupán szokványként került alkalmazásra. A Yorki-Antwerpeni Szabályok szerint csak akkor áldozható fel bármilyen rakomány, ha az a közös biztonság érdekében vagy a hajó elsüllyedésének megakadályozása érdekében történik.^[23] A Rajna Szabályok 1954-ben kerültek elfogadásra és a Yorki-Antwerpeni Szabályokhoz hasonlóan a nemzetközi hajófuvarozás körébe eső közös hajókár esetét szabályozzák, amely szerint a feladó, megbízó és címzett egyetemleges adósként felelnek a fuvarozatóval szemben minden, a közös hajókár megállapítás alapján az áruikra eső összegért.^[24]

Annak érdekében, hogy az olvasó minél pontosabb képet kapjon a közös hajókár intézményéről, a szerző foglalkozik még az említett egyezmények, illetve magának a hajókárnak általános szerződési feltételekben való megjelenésével is, amely a felek megállapodása alapján kerülhet a szerződésbe vagy a fuvarlevélbe, de akár az utazási vagy biztosítási feltételek között is szerepelhet. Ilyennek tekinti Krampe például a Német Szállítási Biztosítási Egyesület (*Deutschen Transportversicherungsverband*) 2000/2004-es szállítmányi biztosítási feltételeit is.^[25]

IV. ANTIK ÉS MODERN TENGERJOG

Krampe munkája végén leginkább az antik és a modern tengerjog közös hajókárra vonatkozó rendelkezéseinek kapcsolatát vizsgálja, amely vizsgálat során kiemelten foglalkozik a közös hajókár jogintézményének jövőjével és lehetséges fejlődési irányjaival.

A szerző a *lex Rhodia* alapján megállapítja, hogy az nem tartozott teljes mértékben a nemzeti, illetve nemzetközi magánjogba, sokkal inkább egy különleges római jogintézmény volt, amely a római magánjog legfontosabb intézményén, az egyén szabadságán alapult. Ennek eredményeként hasonlóságot velt

[22] Bundesgesetz über die Schifffahrt unter der Schweizer Flagge (Seeschifffahrtsgesetz) vom 23. September 1953, Art. 122, Art 125.

[23] York-Antwerp Rules 1994, Rule Paramount, Rule A.

[24] Rheinregeln IVR 1954, Regel I.

[25] Krampe, 2012, 135–136.

Krampe az angol precedens-rendszer és a római *lex Rhodia* szabályozása között, hiszen mindkettő rendkívül kazuisztikus szabályozást hozott létre.^[26]

A modern tengerjog alapelvét a rómaiak tették le Krampe szerint, amelyet a 19. századtól kezdve a *navis-salva* elvként ismer a jogirodalom, amely gyakorlatilag a közös hajókár intézményének modern jogkönyvekbe való beemelését jelenti.^[27]

E részben Krampe foglalkozik még a közös hajókár egyik lehetséges fejlődési irányával is. Eszerint a modern hajózásban egyre több problémát okoz a *lex Rhodia*, mint kármegosztást szabályozó tényező megléte, hiszen a fuvaroztatók és a biztosítók már nem kívánnak szolidárisak lenni egymással, nem akarnak többletveszteséget viselni. A szerző szerint erre a megoldás az lenne, ha a *lex Rhodia* klauzuláját a vészhelyzetekre vonatkozóan tovább pontosítanák, ennek alapján pedig kiterjesztenék a szabályozást a légi és a közúti, illetve vasúti áru fuvarozásra is.^[28]

A tanulmánya végén Krampe végül a kalóztámadás *lex Rhodia* és közös hajókár alapján való vizsgálatával foglalkozik, amely szerinte nem más, mint e két jogintézmény speciális megnyilvánulása. A szerző Paulus nyomán mutat be egy rövid jogesetet, amelyben ha a hajót a kalóztoktól visszavásárolják, akkor ehhez mindenkinek megfelelő mértékben hozzá kell járulnia. Ugyanakkor amit a kalóztok elragadtak, az annak a kára lesz, akitől azt elrabolták, így akik visszavásárolták árujukat, nem kell megtéríteniük annak a kárát, aki nem vásárolta vissza. E váltásdíjra vonatkozó rendelkezések azonban nemcsak a római jogban kaptak kiemelt szerepet, hanem a modern, 18-19. századi nagy törvénykönyvekben is, így a porosz, a francia és a német jogszabályok is tartalmazzák a kalózkodáshoz kapcsolódó szabályokat. A modern időkben is kiemelt szerepet kap a kalózkodás, elég csak a Szomália partjainál cirkáló kalóztokra gondolni, akik miatt – a szerző szerint – a fuvarozók emelték díjaikat.^[29]

Krampe szerint a legfontosabb kérdés itt az, hogy a kalóztoknak fizetett váltásdíj a közös hajókár körébe esik-e vagy sem. Amennyiben a fuvarozási szerződés nem tartalmaz erre vonatkozó kitételét és a lefektetett nemzeti szabályok sem elégségesek – ekkor a York-Antwerpen Szabályok kerülnek alkalmazásra, amely a szerző szerint a különböző nemzeti jogszabályok általi interpretáció és az azoknak való megfeleltetés okozhat problémát.^[30]

[26] Uo. 136-137.

[27] Uo. 137-138.

[28] Uo. 138-140.

[29] Uo. 141-142.

[30] Uo. 142-143.

V. ÖSSZEGZÉS

Összefoglalva az eddigieket megállapítható, hogy Christoph Krampe 2012-es *A római jog a nyílt tengeren - A jók és igazságosak művészete* című alkotása egy rendkívül átfogó, antik és modern tengerjogi kérdéseket vizsgáló munka lett, amely címének megfelelően leginkább a római tengerjog alapjait jelentő intézményekkel, azok anomáliáival és ezek lehetséges megoldásaival foglalkozik.

Véleményem szerint a mű legnagyobb értéke annak pontos, korokon átívelő jellege, amelynek révén a szerző képes volt arra, hogy a tengeri kölcsön, a *lex Rhodia*, a közös hajókár és a kalózkodás intézményeivel kapcsolatban olyan problémákat mutasson be, amelyek rendkívül fontosak voltak már az ókori jogtudósok számára, de vizsgálatuk elengedhetetlen a mai, modern jogászok számára is. Krampe ezen alkotásával bepillantást nyújtott a római tengerjog legnagyobb hatást kiváltó részeibe oly módon, hogy fokozatosan építette fel művét a tengerjog egyes részeinek vizsgálatán keresztül a tengeri kölcsön, a *lex Rhodia* és a közös hajókár pontos és modernkori bemutatásán át egészen a jelenkori tengerjogi nehézségek megoldásának megkísérlésével.

A mű hátránya az, hogy Krampe egyes helyeken túlzottan is részletesen foglalkozott néhány töredékkal, néhány jogtudósi véleménnyel, amelynek eredményeként elveszett a részletekben. A könyv hibái közé tartozik még az is, hogy több helyen nehezen követhető, és laikusok számára megértése gyakorlatilag lehetetlen, így egy rendkívül stabil római jogi és latin nyelvű alpműveltséget kíván meg az olvasótól.

Az eddigieket összegezve mégis elmondható, hogy Krampe Tengerjoga egy rendkívül érdekes és alapos alkotás, amelyben látszik a szerző római jog iránti szenvedélye és odaadása. Krampe igazi modern jogtudósként foglalkozott a régi és a modern tengerjog legfontosabb kérdéseivel és elemeivel, amelyeknek révén egy olyan művet alkotott, amely alkalmas arra, hogy a római jog iránt érdeklődők bepillantást nyerhessenek egy olyan alkotásba, amely képes egy pontos és áttekinthető képet alkotni a témáról.

IRODALOM

- Binnenschiffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist.
- Bundesgesetz über die Schifffahrt unter der Schweizer Flagge (Seeschiffahrtsgesetz) vom 23. September 1953.
- Csatlós Erzsébet (2012): *A római kor és a középkor tengerjoga*. De iurisprudentia et iure publico - Jog- és politikatudományi folyóirat. VI. évf. 3. sz.
- Földi András - Hamza Gábor (1996): *A római jog intézményei*. Tizenegyedik, átdolgozott és bővített kiadás. Nemzeti Tankönyvkiadó Rt., Budapest.

- Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 2012 (BGBl, I S. 2751) geändert worden ist.
- Krampe, Christoph (2012): *Römisches Recht auf hoher See – Die Kunst des Guten und Gerechten*. In: Fragnoli, Iole –Rebenich, Stefan: *Das Vermächtnis der Römer – Römisches Recht und Europa*. Haupt Verlag, Bern.
- Pázmándi Kinga (2001): *A társasági jog helye a jogrendszerben*. Polgári Jogi Kodifikáció. 2. sz.
- Pókecz Kovács Attila (2006): *Location conduction operis*. PhD értekezés tézisei, Szeged.
- Rheinregeln IVR 1954.
- York-Antwerp Rules 199.
- <http://jog.unideb.hu/documents/tanszekek/jogtorteneti/romai-jogi-anyagok/2012/romaijog2-18-print.pdf> 4. old. *a lex Rhodia de iactu mercium (2)*.



•
Mozgásban, 2012