

Anna Zaborowska

Statek jako *peculium* w rzymskim prawie klasycznym

Rozwój gospodarczy Rzymu doprowadził do zmian w przewozie morskim¹. Przedsiębiorcy starali się odnieść jak największy zysk przy jak najmniejszym ryzyku², to zaś było możliwe, gdy prowadzili statek samodzielnie lub gdy wyznaczali osobę godną zaufania i mającą szerokie kompetencje. Na ogół właściciel statku jako *exercitor navis* powierzał swój okręt (*res dominica*) niewolnikowi na podstawie *praepositio*, ustanawiając go kapitanem (*magister navis*)³. Upowszechnienie się *peculium* w gospodarce rolnej i handlu lądowym mogło skłonić armatorów do szukania rozwiązań oferujących korzystniejsze rozwiązania ekonomiczne. W materiale źródłowym znajdują się informacje, że *servus peculiaris* mógł pełnić rolę arma-

¹ Szerzej na temat transportu morskiego w starożytności zob. np.: L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton New Jersey 1973, s. 145 i n., 156 i n., 164 i n., 206 i n., 213 i n.; O. Höckmann, *Antike Seefahrt*, München 1985, s. 37 i n., 52 i n., 136 i n.; L. Casson, *The Ancient Mariners. Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, Princeton New Jersey 1991, s. 184 i n.; S. Ducin, *Sztuka nawigacji w starożytnej Grecji i Rzymie*, Lublin 1997, s. 12 i n., 79 i n.; J. Krzynówek, *Odpowiedzialność przedsiębiorcy (exercitor) w prawie rzymskim*, Warszawa 2000, s. 199.

² Jak pisze Stanisław Ducin, Rzymian do żeglugi popchnęła konieczność, możliwość podboju nowych terytoriów i chęć zysku z handlu z nowymi krajami, a nie, jak w przypadku Greków czy Fenicjan, miłość do morza (op.cit., s. 50 i n.).

³ Zob. G.4,69–74.

tora⁴. Czy oznaczało to, że osoba prowadząca morską działalność gospodarczą przekazywała całe *negotiatio* w ręce niewolnika jako *peculium*?

1. Statek jako przedmiot działalności handlowej

Jak pisał Lucius Iunius Modestinus Columella, żeglownictwo stało się źródłem zysków:

Columella, *De re rustica*, 12,2

Si quidem vel rusticari, vel navigari, vel etiam genere alio negotiari necesse erat, ut aliquas facultates acquireremus.

Columella pisał, że *navigare* jest formą *negotiatio*⁵. Żegluga (*navigare*)⁶ wzmiankowana w źródle to nie podróż okrętem, ale taka forma aktywności morskiej, która przynosi korzyści finansowe (*facultates*). Podstawą rozwoju gospodarczego Rzymu była uprawa roli (*rusticare*). Jednakże – jak pisze Columella – żegluga stała się kolejną obok rolnictwa działalnością gospodarczą, w którą Rzymianie angażowali swój kapitał w celu osiągnięcia dochodów. Statek, służąc do przewozu towarów i osób, był traktowany jako przynosząca zysk działalność handlowa (*negotiatio*).

⁴ W zakresie zarządu statkiem można wyróżnić dwie formy powierzenia działalności gospodarczej: dwupoziomową (*dominus (exercitor navis) – magister navis*) oraz trójpoziomą (*dominus – exercitor navis (servus peculiaris) – magister navis*). Szerzej na ten temat zob.: A. Földi, *Remarks on the legal structure of enterprises in Roman law*, RIDA 43, 1996, s. 179–211; A. Zaborowska, *Typy wewnętrznych struktur podmiotowych działalności handlowej związanej z powierzaniem statku niewolnikowi w rzymskim prawie klasycznym*, [w:] *Toruńskie studia polsko-włoskie* (Studi Polacco-Italiani di Toruń), t. V, Z. Witkowski, C. Bronowski (red.), Toruń 2009, s. 33–47.

⁵ *Negotio* oznacza 'prowadzić interesy', 'handlować', 'ciągnąć zyski'. Zob. A. Berger, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, Philadelphia 1953, s.v. *negotiari*; J. Sondel, *Słownik łacińsko-polski dla prawników i historyków*, Kraków 1997, s.v. *negotior*.

⁶ *Navigare* oznacza 'żeglować', 'puszczać się na morze', 'płynąć statkiem', 'ciągnąć zyski z żeglugi'. Zob. A. Berger, op.cit., s.v. *navigare*.

Negotiatio to interesy handlowe, działalność handlowa, ale też zakład handlowy, na którym te interesy się opierały⁷. Jak pisze Jerzy Krzynówek⁸, *negotiatio* to zakład handlowy powierzony *institorowi*, którego prowadzenie polega na zawieraniu umów *emptio-venditio* lub *locatio-conductio*, zatem jest to działalność ciągła prowadzona w celu osiągnięcia zysku, autonomiczna pod względem majątkowym od majątku powierzającego. *Negotiatio* rozumiana jest więc jako zespół czynników, dzięki którym można prowadzić określoną działalność handlową. Przykładami *negotiatio* mogą być *taberna*⁹, *caupona*¹⁰ czy *mensa*¹¹. W przypadku działalności morskiej statek, służąc do przewozu towarów i osób na podstawie umów transportowych (*locatio-conductio*), traktowany był jako *negotiatio*.

W źródłach prawnych pojawiają się zarówno terminy oznaczające środek transportu (*navis*¹², *navicula*¹³, *navigium*¹⁴), jak i nazwy poszczególnych typów okrętów w zależności od konstrukcji (np. *ratis*¹⁵, *lyntarium*¹⁶, *scapha*¹⁷) czy przeznaczenia¹⁸ (*actuaria*, *navis*

⁷ Zob.: A. Berger, op.cit., s.v. *negotiatio*, s.v. *negotium*; W. Wołodkiewicz (red.), *Prawo rzymskie. Słownik encyklopedyczny*, Warszawa 1986, s.v. *negotium*; J. Sondel, op.cit., s.v. *negotiatio*, s.v. *negotium*.

⁸ Zob. J. Krzynówek, op.cit., s. 189–198.

⁹ D.14,3,18 (Paulus), D.15,1,47pr.; D.50,16,185 (Ulpianus).

¹⁰ D.33,1,13 (Paulus).

¹¹ D.2,13,6,3 (Ulpianus).

¹² Zob. D.14,1 passim; D.14,2 passim; D.4,9 passim; D.9,4 passim.

¹³ Zob. D.21,2,44 (Alfenus); P.S. 3,6,66.

¹⁴ Zob. D.43,12,1 (Ulpianus).

¹⁵ Zob. D.47,9,4,1 (Paulus); D.4,9,1,4 (Ulpianus); D.43,14,1pr. (Ulpianus).

¹⁶ Zob. D.21,2,44 (Alfenus); D.33,7,29 (Labeo); D.6,1,3,1 (Ulpianus).

¹⁷ Zob. D.49,15,2 (Marcellus); D.14,1,1,12 (Ulpianus).

¹⁸ W źródłach znajdują się informacje o różnych typach statków szczególnie istotnym przykładem jest wypowiedź Ulpianusa (D.14,1,1,12). Jak wynika z tego fragmentu, istniały statki służące do transportu towarów (*navis oneraria*), którymi przewożono także ludzi. Statek mógł służyć do transportu tylko pasażerów lub tylko towarów, a nawet tylko do konkretnego typu towaru. Jak pisał Ulpianus, jeżeli kapitan został ustanowiony do transportu danego typu towaru, to znaczyło to, że albo statek nie nadawał się do przewozu innych surowców, albo że dany przewoźnik zajmował się tylko jedną określoną formą przewozu. W przypadku *navis oneraria*, ze

*oneraria, navis longa*¹⁹). Spośród nich *navis* jest najbardziej ogólnym określeniem statku. Definicję statku podał Ulpianus:

Ulpianus libro vicensimo octavo ad edictum (D.14,1,1,6)
Navem accipere debemus sive marinam sive fluviatilem sive in aliquo stagno naviget sive schedia sit.

Jak wynika ze źródła, *navis* to statek pływający po morzach, rzekach bądź jeziorach albo tratwa. Definicja podana przez Ulpiana jest bardzo szeroka, obejmuje bowiem każdy typ statku, bez względu na akwen, po którym się porusza. Z jednej strony nazwą

względem na bardzo dużą pojemność tego typu statku, transportowano zarówno ludzi, jak i towary. W przypadku mniejszych jednostek lub krótkich tras statek mógł służyć wyłącznie do przewozu osób. Z informacji ze źródła wynika, że o ustanowieniu kapitana do danych czynności decydował właściciel. Można więc założyć, że miał on możliwość wyboru prowadzonych usług i sam decydował o ich zakresie, co umożliwiało swobodną specjalizację prowadzonej działalności handlowej. W sytuacji opisanej przez Ulpiana forma *negotietur* oznacza prowadzenie działalności morskiej polegającej na wykonywaniu usług transportowych. Z tekstu wynika, że przewozów dokonywano na określonych trasach lub na określonych obszarach. To może świadczyć o pewnej powtarzalności wykonywania takich usług. Z tego zaś wynikałoby, że dany przewoźnik podejmował się przewozu danego typu towaru bądź ludzi na określonym szlaku, co świadczyłoby o specjalizacji przewoźników. To zaś pociągałoby za sobą transport taki mógł być systematyczny, jak na warunki ówczesnej żeglugi, taką opinię wyraża też G. Houston (zob. idem, *The administration of Italian Seaports during the first three centuries of the Roman Empire Trade*, [w:] J.H. D'Arms, E.Ch. Kopff, *The seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History*, Rome 1980, s. 157 i n.). Stanisław Ducin, opierając swe badania na źródłach pozaprawnych, podaje, że w starożytności istniały stałe trasy żeglugowe oraz sezony, w których intensywność ruchu morskiego rosła bądź malała. Brundisium i Dyrrachium, o których pisze Ulpianus, były zdaniem S. Ducina jednymi z większych portów tamtego okresu, będąc jednocześnie wielkimi ośrodkami handlowymi. Zob. S. Ducin, op.cit., s. 59 i n. Szerzej na temat transportu i portów zob. O. Höckmann, op.cit., s. 52 i n., 142 i n.; L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton New Jersey 1973, s. 10 i n.; G. Houston, op.cit., s. 157 i n.; <http://www.ostia-antica.org> (dostęp: 3.12.2009).

¹⁹ Te trzy typy statków wymienia Marcellus (D.49,15,2).

navis Ulpianus obejmuje wszystkie statki, bez względu na wody, po których się poruszają, z drugiej stony, dodając do tego wyczerpania tratwę (*schedia*), wskazuje na konstrukcję środka transportu. Francesco De Martino uważa, że słowo *schedia* jest pochodzenia greckiego i prawdopodobnie nie zostało użyte przez Ulpianusa tylko nastąpiła tu ingerencja kompilatorów, zwłaszcza że Ulpianus nie odniósł się do edyktu, ograniczając wypowiedź do zagadnienia statków²⁰. Zdaniem J. Krzynówka²¹ słowa *sive schedia sit* nie pasują do całości wywodu Ulpianusa, gdyż wprowadzają dodatkowe kryterium w sposób nieharmonizujący z początkiem wypowiedzi. W opinii tego autora Ulpianus na początku swego wywodu jako kryterium skorzystania z *actio exercitoria* stosuje typy akwenów, a nie rodzaje łodzi²². Po danym akwencie pływały statki o różnej konstrukcji, czego Ulpianus nie rozróżnia, zaliczając do *navis* wszelkie środki transportu, bez względu na budowę, uwzględniając samo tylko miejsce poruszania się statków. Wprowadzenie do definicji słowa „tratwa” powoduje ocenę statków ze względu na ich konstrukcję, mimo że w początkowej wypowiedzi takiego podziału nie ma. Myślę, że można założyć, iż dołączenie słów *sive schedia sit* jest skutkiem ingerencji późniejszych prawników, ale może być też wynikiem zmian zachodzących w rozwoju gospodarki transportowej, pojawienia się nowych typów statków i w związku z tym różnych regulacji prawnych, odzwierciedleniem czego może być wielość nazw statków w źródłach i różne ich ujmowanie w prawie, jak na przykład przy odpowiedzialności z *receptum nautarum*²³.

²⁰ Autor ten jest zdania, że słowo *schedia* jest transkrypcją słowa greckiego οχηδία. Ponieważ *schedia* nie występuje w źródłach juredyycznych współczesnych Ulpianusowi, F. De Martino zakłada, że zmiana pochodzi od kompilatorów justyniańskich. Jego zdaniem także *stagnō* jest interpolowane, gdyż stylistycznie nie łączy się prawidłowo z początkiem zdania. Zob. F. De Martino, *Navis, eadem navis – specificatio*, *Dritto privato e societa a roma*, [w:] *Scritti di dritto romano II*, Roma 1982, s. 47–48.

²¹ Autor ten uważa, że miała tu miejsce ingerencja poklasyczna i nastąpiło dodanie słów *sive schedia sit*. Zob. J. Krzynówek, op.cit., s. 172.

²² Ibidem.

²³ D. 4,9,1,4 (Ulpianus).

Powierzenie statku niewolnikowi w ramach *peculium*

Jeżeli statek byłby *peculium*, to musiałby mieć te same cechy, którymi charakteryzował się ten typ majątku. To znaczy, że musiałby być dzierzony przez niewolnika (*habere*), działalność morską musiałaby być prowadzona za zgodą właściciela statku (*permissus domini*) i być oddzielona pod względem majątkowym i rachunkowym od *patrimonium* (*separatum a rationibus dominicis*)²⁴. Jeżeli statek należał do *peculium*, to czy był jego częścią, czy stanowił całe odrębne *peculium*?

Poniższa wypowiedź Paulusa dotyczy statku zarządzanego przez niewolnika:

Paulus libro vicensimo secundo ad edictum (D.9,4,19,2)

Si servus tuus navem exercuerit eiusque vicarius et idem nauta in eadem nave damnum dederit, perinde in te actio danda est ac si is exercitor liber et hic vicarius servus eius esset, ut de peculio servi tui ad noxam dedere vicarium damneris: ut tamen, si servi tui iussu vel sciente et patiente eo damnum vicarius dederit, noxalis actio servi tui nomine esse debeat. idemque sit etiam, si nautam facere iusserit.

Paulus rozważał kwestię odpowiedzialności z tytułu *damnum iniuria datum*. Z przedstawionej przez jurystę sytuacji wynika, że statkiem zarządzał niewolnik. Na początku wypowiedzi pojawił się zwrot *servus tuus*, a w dalszej części zdania określenie *de peculio servi tui*, które odnosiło się do tego samego niewolnika. Wynika z tego, że zarządca statku to *servus peculiaris*. Paulus podał, że *servus vicarius* to niewolnik zarządcy statku (*servus tuus [...] eiusque vicarius*). Skoro *servus vicarius* to taki niewolnik, który znajdował się w *peculium* innego niewolnika, to w tym przypadku znajdował się w *peculium* niewolnika zarządzającego statkiem.

²⁴ Jak wynika z definicji *peculium* – D.15,1,5,4 (Ulpianus). Zob. J.-J. Aubert, *Business managers in ancient Rome: a social and economic study of Institores 200 B.C – A.D. 250*, Leiden 1994, s. 95–100; J. Krzyżówek, *op.cit.*, s. 194–198.

Servus vicarius, o którym pisał Paulus, był jednocześnie żeglarzem, a za szkodę wyrządzoną przez niego na statku (*in nave*) właściciel mógł wydać go noksalnie z *peculium* zarządcy²⁵. *Servus peculiaris* zarządzał statkiem, a jego *servus vicarius* pełnił na tym samym statku funkcję żeglarza. Obaj niewolnicy powiązani byli zarówno zależnościami ekonomicznymi wynikającymi z *peculium*, jak i byli zaangażowani w tę samą działalność przewozową.

Niewolnika zajmującego się statkiem dotyczy też wypowiedź Ulpianusa:

Ulpianus libro vicensimo octavo ad edictum (D.14,1,1,22)

Si tamen servus peculiaris volente filio familias in cuius peculio erat, vel servo vicarius eius navem exercuit, pater dominusue, qui voluntatem non accommodavit, dumtaxat de peculio tenebitur, sed filius ipse in solidum. plane si voluntate domini vel patris exerceant, in solidum tenebitur et praeterea et filius, si et ipse voluntatem accommodavit, in solidum erit obligatus.

Z tej wypowiedzi wynika, że *servus peculiaris*, za wolą *filius familias*, lub jego *servus vicarius*, za wolą *servus peculiaris*, zarządzał statkiem. Ojciec lub właściciel, który nie wyraził zezwolenia na zarządzanie statkiem przez niewolnika, był odpowiedzialny tylko *de peculio*. Natomiast jeżeli niewolnik zarządzał statkiem za wolą właściciela, to zwierzchnik był odpowiedzialny *in solidum*. *Filius familias* powierzający prowadzenie działalności gospodarczej był odpowiedzialny *in solidum*.

W źródle wyraźnie występuje powiązanie między *peculium* a statkiem. *Servus peculiaris* był zarówno częścią *peculium* zarządzanego przez syna, jak i sam dysponował własnym *peculium*²⁶. Francesco

²⁵ Miejsce wyrządzenia szkody ma wpływ na zakres odpowiedzialności, bowiem *exercitor* nie odpowiada za czyny żeglarzy poza statkiem. Zob. D.4,9,7 pr. (Ulpianus).

²⁶ Zdaniem F. De Martino (*Studi sull' actio exercitoria, Rivista del dritto della navigazione*, 7, 1 [1941] (= *Dritto privato e societa' romana, Scritti di dritto romano II. Diritto e societa' nel' antica Roma*, a cura di Alberto dell' Agli e Tullio Spagnuolo Vigorita, Roma 1982), s. 164 i n.) *servus peculiaris* był niewolnikiem będącym częścią *peculium*, który sam nie dysponował

De Martino uważa, że zarządzanie statkiem powierzano niewolnikowi znajdującemu się w *peculium* syna²⁷. Armatorem był więc *servus peculiaris* lub *servus vicarius*, a odpowiedzialność właściciela powstawała wskutek umów zawieranych przez osoby trzecie z kapitanem danego niewolnika. Podobnego zdania są G. Pugliese²⁸, G. Longo²⁹ i A. Földi³⁰. Ponadto w źródle mowa jest o odpowiedzialności *in solidum* bądź *de peculio*, w zależności od zezwolenia właściciela. W takim razie statek musiał być częścią *peculium*. Pojawia się jednak pytanie: w którym majątku znajdował się statek, w tym należącym do *filius familias* czy w tym, którym dysponuje *servus ordinarius*?

Zgodnie z definicją Tubero³¹ elementem niezbędnym dla istnienia *peculium* był *permissus domini*. Przy czym *permissus domini* z tej definicji dotyczył dzierżenia *peculium*, Ulpianus w powyższej wypowiedzi odniósł *voluntas* do zarządu statkiem. Niewolnik mógł zarządzać majątkiem, który faktycznie uzyskał, co oznaczało, że oprócz werbalnego zezwolenia na prowadzenie działalności musiało nastąpić rzeczywiste przekazanie rzeczy mających być składnikami *peculium*. Myślę, że w przypadku statku było podobnie – niewolnik, aby mógł zarządzać statkiem, musiał go fizycznie uzyskać od swojego bezpośredniego zwierzchnika (*filius familias*) bądź od właści-

takim majątkiem. Natomiast W.W. Buckland (*Roman Law of Slavery*, Cambridge 1908, s. 175), G. Pugliese (*In tema di „actio exercitoria”*, *Labeo* 3 [1957], s. 308 i n.), S. Solazzi (*L'età dell' actio exercitoria*, *Rivista del dritto della navigazione* 1941, s. 185–212 (= *Scritti di dritto romano*, IV, Napoli 1963, s. 243–264)), G. Longo (*Actio exercitoria, actio institoria, actio quasi institoria*, [w:] *Studi in onore di G. Scherillo*, II, Milano 1972, s. 581 i n.), J.-J. Aubert (op.cit., s. 62 i n.) czy A. Földi (*La responsabilita dell'armatore potesta per atti compiuti dell' 'exercitor' suo sottoposto*, *SDHI* 64, 1998, s. 179 i n.) sądzą, że wskazany tu *servus peculiaris* to niewolnik, który mógł zarządzać *peculium*. Skłaniam się ku opinii większości tych badaczy, że omawiany niewolnik mógł dzierżyć *peculium*.

²⁷ F. De Martino, op.cit., s. 164 i n.

²⁸ G. Pugliese, op.cit., s. 308 i n.

²⁹ G. Longo, op.cit., s. 581 i n.

³⁰ A. Földi, op.cit., s. 179 i n.

³¹ D.15,1,5,4 (Ulpianus).

ciela. Sądzę, że J.-J. Aubert³² trafnie zauważył, że *permissus* jest pojęciem zbliżonym do *voluntas*, dotyczy bowiem subiektywnego odczucia właściciela. *Permissus domini* jest wyrażeniem woli tak samo jak *voluntas*. Można więc założyć, że zezwolenie właściciela dotyczące *exercitio navis* obejmowało też pozwolenie na dzierżenie statku jako *peculium*.

Servus peculiaris mógł zarządzać majątkiem powierzonym mu przez właściciela w ramach *peculium*, a czynności, których dokonywał, powinny dotyczyć *peculium*. Ulpianus pisał, że *servus vicarius* mógł zarządzać statkiem za niewolnika, w którego majątku się znajdował. Celsus, powołując się na Tubero, pisał, że *servus peculiaris* mógł powierzyć *peculium* swojemu *servus vicarius*³³. Skoro mógł też powierzyć zarząd nad statkiem, to okręt musiał być częścią *peculium*. Gdyby statek nie był częścią *peculium*, wola *servus peculiaris* nie miałyby żadnego znaczenia, gdyż istotne było tylko zezwolenie tej osoby, w której majątku znajdował się statek. Dlatego uważam, że gdy Ulpianus pisał, iż *servus peculiaris* [...] *navem exercuit*, to oznaczało to, że statek znajdował się w *peculium* niewolnika³⁴.

Myślę, że niewolnikowi zarządzającemu *peculium* powierzano działalność handlową, która mogła odbywać się w ramach *peculium*, zwłaszcza gdy dotyczyła sfery tak istotnej gospodarczo jak transport morski. Jak wynika ze źródeł, *servus peculiaris* mógł prowadzić działalność gospodarczą, którą powierzył mu *dominus*. Mógł też trudnić się kilkoma zajęciami jednocześnie. Wydaje mi się możliwe zarówno to, że niewolnik zajmował się wyłącznie transportem morskim, i wtedy okręt stanowił całe odrębne *peculium*, jak i to, że niewolnik trudniący się kilkoma zajęciami handlowymi jednocześnie

³² Jak pisze J.-J. Aubert (op.cit., s. 45, 196–198), *permissus* to *voluntas* pana w zakresie czynności niewolnika; tak jak brano pod uwagę *voluntas*, gdy ustanowiany był *institor*, tak istotny był *permissus domini*, gdy ustanowiany jest *dispensator*. W zbliżonym znaczeniu *permissus domini* występuje w źródłach: D. 15, 1, 5, 4 (Ulpianus) i D. 14, 1, 1, 20 (Ulpianus).

³³ D. 15, 1, 6 (Celsus).

³⁴ Problematyka statku jako *peculium* poruszana jest także w tych źródłach: D. 14, 1, 6 pr. (Paulus); D. 47, 2, 42 pr. (Paulus), D. 4, 9, 3, 3 (Ulpianus); D. 4, 9, 7, 6 (Ulpianus); D. 14, 1, 1, 20 (Ulpianus); D. 14, 1, 4, 4 (Ulpianus).

zarządzał *peculium*, którego tylko częścią był statek. Statek mógłby być częścią *peculium* także wtedy, gdyby niewolnik zajmował się wyłącznie *exercitio navis*, ale oprócz statku uzyskał inne przedmioty, niekoniecznie przeznaczone do prowadzenia działalności handlowej. Z tego względu statek mógł być częścią bądź całością *peculium*.

W źródłach nie znalazłam informacji, co działo się ze statkiem będącym częścią *peculium*, gdy niewolnik zarządzający nim zmarł. Zakładam jednak, że tak jak zwykle *peculium* majątek taki zmieniał status i był traktowany jako majątek właściciela, a nie jako wyodrębniona jednostka majątkowa. Chodzi mi oczywiście o aspekt techniczny i formalne zakwalifikowanie takiej masy majątkowej jako *peculium* bądź *patrimonium*. Nie zaś o aspekt prawny, gdyż z punktu prawnego właścicielem *peculium* cały czas był *dominus*. Sądzę więc, iż należy przyjąć, że zgon niewolnika powodował wygaśnięcie *peculium*, majątek ten stawał się częścią *patrimonium*³⁵. Ponieważ do działalności morskiej prowadzonej przez niewolnika stosowano wiele zasad charakterystycznych dla zwykłego *peculium*, to uważam, że również w tym przypadku należy odwołać się do tych generalnych reguł. Zatem śmierć zarządcy statku powodowała, że przedsiębiorstwo morskie prowadzone przez niewolnika traciło charakter wyodrębnionego majątku i było traktowane jako *res dominica*.

2. Rozliczenia związane z działalnością statku

Jednym z wymogów istnienia *peculium* było wyodrębnienie majątkowe *peculium* od *patrimonium* i istnienie oddzielnych rachunków. Wiązało się to z odrębnymi wpływami uzyskiwanymi przez niewolnika z zarządu *peculium*. W źródłach nie ma informacji o rachunkach dotyczących statku, są za to informacje dotyczące zysków. O wpływach z zarządu statkiem pisał Gaius w swych *Instytucjach*:

³⁵ Zob. D.15,2,3 (Pomponius); D.15,3,3,1 (Ulpianus). Zob. W.W. Buckland, *op.cit.*, s. 227.

G. 4, 71:

Ideo autem exercitoria actio appellatur, quia exercitor vocatur is, ad quem cotidianus navis quaestus pervenit.

Gaius użył określenia *quaestus*. Rzeczownik ten oznacza ‘zysk’, ‘zarobek’, ‘zbiory’, ‘sposób zarobkowania’, ‘dochód’³⁶. *Quaestus* to ogólne pojęcie dotyczące korzyści wynikającej z prowadzonej działalności gospodarczej i oznacza stały dochód uzyskiwany z wykonywanego zajęcia. *Exercitor navis* jest tą osobą, do której trafiają dochody uzyskiwane w wyniku funkcjonowania określonego przedsięwzięcia handlowego, bez względu na to, kto bezpośrednio zajmuje się interesami – właściciel czy osoby przez niego wyznaczone.

Podobnie zagadnienie przychodów z działalności morskiej określa Ulpianus:

Ulpianus libro vicensimo octavo ad edictum (D.14,1,1,15)

Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum.

Jak wynika ze źródła, zarządcą statku (*exercitor navis*) nazywany jest ten, komu przypadają w udziale zyski i dochody. Bez względu na to, czy byłby to właściciel statku, czy od właściciela za opłatą wzięłby statek w najem na czas oznaczony lub na stałe. Ulpianus używa dwóch określeń: *obventiones* – ‘przypadkowy dochód’, ‘niestały zysk’, ‘profity’, ‘dochód z najmu statku’³⁷, oraz *reditus* – ‘dochód’, ‘zysk’, ‘korzyść’³⁸. Dwa określenia dochodu uzyskiwanego z działalności statku wskazują być może na to, że rozróżniano stałe wpływy z działalności handlowej (*reditus*) i dodatkowe przychody (*obventiones*) wynikające z działań, których nie można było zaplanować, jak np. zyski z zawarcia umowy *locatio-conductio*. W tekstach źródłowych pojawiają się też określenia *vectura navium* – ‘fracht’,

³⁶ Zob. też D.19,1,13,13 (Ulpianus). Zob. A. Berger, op.cit., s.v. *quaestus*; J. Sondel, op.cit., s.v. *quaestus*.

³⁷ Zob. A. Berger, op.cit., s.v. *obventiones*; J. Sondel, op.cit., s.v. *obventio*.

³⁸ Zob. A. Berger, op.cit., s.v. *reditus*; J. Sondel, op.cit., s.v. *reditus*.

czyli opłaty za transport osób i towarów³⁹, oraz *merces* – wynagrodzenie za usługę przewozu⁴⁰. W źródłach nie ma więc jednolitego ujęcia dochodów i zysków osiągniętych w wyniku prowadzenia działalności transportowej.

Mimo niejednorodności terminologicznych dochody tego typu mają jednak jedną cechę wspólną: wszystkie trafiały do majątku osoby zarządzającej statkiem. Jeżeli zyski z działalności statku wpływały do zarządcy statku, a zarządcą został ustanowiony *servus peculiaris*, to dochody nie były częścią *patrimonium*, lecz powinny wejść w skład *peculium*⁴¹. W źródłach nie ma jednak żadnych informacji dotyczących prowadzenia rozliczeń związanych z działalnością statku. Mogę więc jedynie założyć, że jeżeli statek funkcjonowałby w ramach *peculium*, to wpływy z transportu osób i towarów stawałyby się częścią *peculium* i musiałyby zostać rozliczone w księdze rachunkowej *peculium*. Działalność handlowa była dziedziną wymagającą prowadzenia dokładnych rozliczeń, zwłaszcza w przewozie morskim. Prawnym właścicielem zysków z działalności morskiej był właściciel niewolnika i statku (*dominus navis*), ale to *servus peculiaris* musiał prowadzić rozliczenia, skoro działał jako *exercitor navis*.

Wnioski

W źródłach dotyczących zarządzania statkiem nie ma informacji o tym w jaki sposób niewolnik uzyskiwał statek w celu prowadzenia interesów. Juryści piszą o powierzaniu majątku lub o ustanawianiu zarządu, ale nie o przekazywaniu statku. W wielu fragmentach pojawia się wyraźne traktowanie statku jako *peculium*: zarządcą statku jest *servus peculiaris* bądź *servus vicarius*, statek jest samo-

³⁹ Zob. A. Berger, op.cit., s.v. *vectura*; J. Sondel, op.cit., s.v. *vectura*. Określenie to występuje m.in. w: D.12,6,55 (Papinianus); D.5,3,29 (Ulpianus); D.14,1,1,12 (Ulpianus); D.4,9,4,2. Zob. też: <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime> (dostęp: 3.12.2009 r.).

⁴⁰ Np. D.4,9,5,pr. (Gaius). Zob. A. Berger, op.cit., s.v. *merces*; J. Sondel, op.cit., s.v. *merces*.

⁴¹ Zob. W.W. Buckland, op.cit., s. 174 i n.; J.-J. Aubert, op.cit., s. 60 i n.; J. Krzynówek, op.cit., s. 195 i n.

dzielnie funkcjonującym przedsiębiorstwem niezależnym od *patrimonium*, a zaciąganie zobowiązań związanych z prowadzeniem działalności przewozowej mogło powodować odpowiedzialność *de peculio*. Sądzę, że właściciel statku wyodrębniał statek z *patrimonium* i przekazywał wykwalifikowanemu niewolnikowi w zarząd, gdyż umożliwiało to osiąganie większych zysków niż samodzielne radzenie sobie z całością interesów. Sama kwestia prowadzenia rozliczeń, nie wspominając o odpowiedzialności, prawdopodobnie spowodowała połączenie *peculium* i statku w jedną formę aktywności handlowej. Myślę więc, że statek stawał się częścią *peculium* i funkcjonował jako działalność transportowa w jego ramach. Uważam, że przekazanie statku w ręce zarządcy odbywało się na ogólnych zasadach dotyczących *peculium* i z tego względu nie wymagało wykształcenia dodatkowych pojęć, co by wyjaśniało brak określeń w źródłach dotyczących przekazania statku. Wystarczające były czynności typowe dla *peculium*. Dopiero zarząd statkiem jako specyficzna forma działalności handlowej różnił się od ogólnego zarządu *peculium* i dlatego w źródłach pojawia się więcej informacji dotyczących *exercitio navis*.

SUMMARY

The ship as the *peculium* in classical Roman Law

Classical Roman Law sources contain information about the ship managed by the *servus peculiaris*. Although there are many jurists' opinions about conducting seaborne business by the *servus peculiaris*, there are none regarding the obtaining of the ship. How the ship was transferred to the slave? Was the maritime business the whole *peculium* or just a part of it? *Servus peculiaris* was acting as the *exercitor navis*, this means that rules regarding the appointment of the captain (*preapositio*) cannot be applied. What rules should apply to the ship if it was administered as the *peculium*? The aim of this paper is to provide the answers to those questions.

Keywords: *peculium*, the ship, *exercitio navis*, Roman Law

GLOSZY I RECENZJE

COMMENTS AND REVIEWS

